LYUBA VINOGRADOVA

LAS BRUJAS DE LA NOCHE

EN DEFENSA DE LA MADRE RUSIA

Lectulandia

En octubre de 1941, ante la necesidad de tropas para frenar el avance alemán, Stalin tomó una decisión sin precedentes: la creación de tres escuadrones de aviación íntegramente femeninos.

Vinogradova, investigadora en la sombra de los trabajos de Antony Beevor y Max Hastings, narra la historia de esas jóvenes que se calzaron botas militares dispuestas a combatir en el frente oriental. Algunas de ellas eran instructoras de vuelo experimentadas, la inmensa mayoría nunca había pilotado un avión. Con un marcado rigor histórico y una excelente capacidad narrativa la autora nos acompaña a través de sus vidas en el frente. Anécdotas personales conviven con la crueldad de la batalla en un relato conmovedor que busca reivindicar el papel de la mujer como protagonista de la historia.

Lectulandia

Luba Vinogradova

Las brujas de la noche

En defensa de la Madre Rusia

ePub r1.0
Titivillus 22.09.2018

Título original: *ЗАЩИЩАЯ РОДИНУ*
Luba Vinogradova, 2016
Traducción: David León Gómez
Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

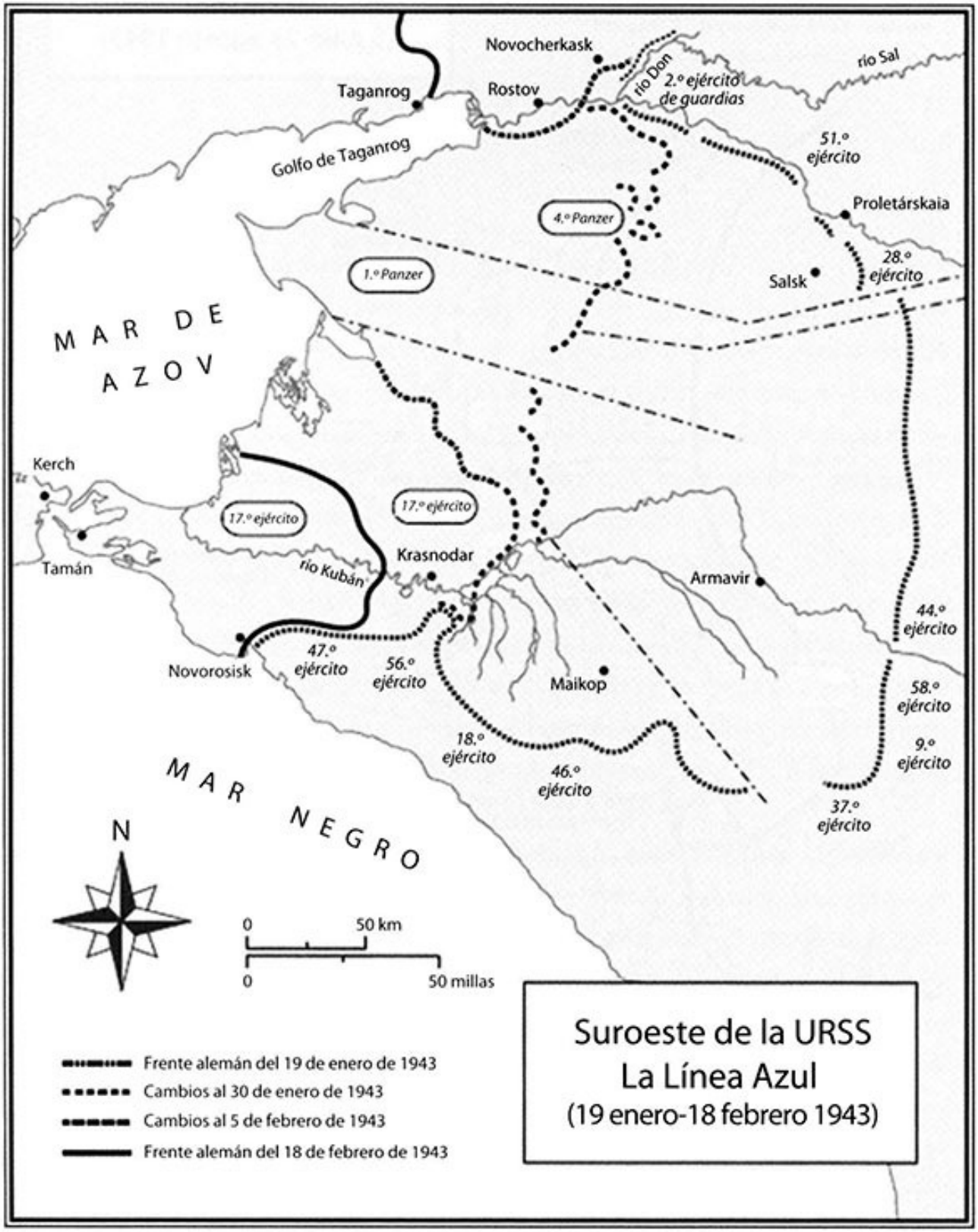
A la memoria de
Nikolái Menkov y Valentina Krasnoshiókova,
dos de las personas más extraordinarias
que he tenido la suerte de conocer.

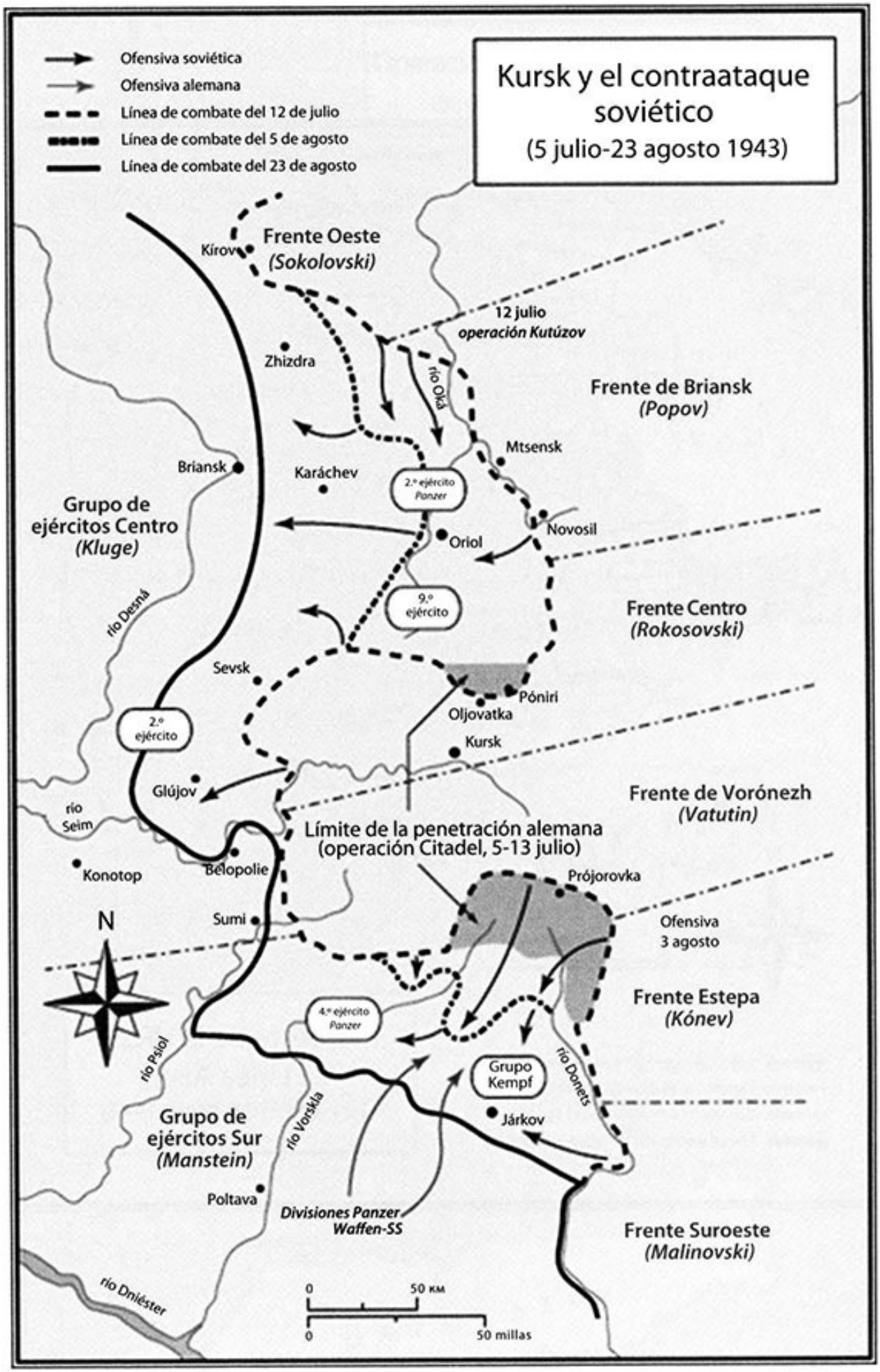
Frente Suroeste
(1941-1942)
FINLANDIA
Lago de Ládoga
Helsinki
Leningrado
Tallin
MAR BÁLTICO
RUSIA
Nóvgorod
río Volga
Demiansk
Klin
Riga
río Duina
Rzhev
Moscú
río Oká
Daugavpils
Mozhaysk
Kolomna
Pólotsk
Tilsit
Kaunas
Vitebsk
Vilno
Smolensk
Tula
PRUSIA ORIENTAL
Orsha
Minsk
río Bug
BIELORUSIA
Bialystok
Briansk
Oriol
Livni
Varsovia
Gómel
río Dniéper
Brest
Vorónezh
POLONIA
Kursk
Lublin
Konotop
Romni
Bélgorod
Kiev
Leópolis
Lubni
Járkov
UCRANIA
Izium
Ternópol
Krasnogrado
río Donets
Uman
Dnepropetrovsk
Voroshilovgrado
río Dniéster
Balta
Zaporozhie
Rostov
río Dniéper
Odesa
RUMANÍA
Perekop
Kerch
Ploiesti
Maikop
Bucarest
río Danubio
Sebastopol
Novorosisk
Yalta
MAR NEGRO
N
Hasta el 9 de julio de 1941
Hasta el 1 de septiembre de 1941
Hasta el 9 de septiembre de 1941
Hasta el 5 de diciembre de 1941
0
300 km
0
300 millas

Vorónezh
(Gólikov)
Livni
Kursk
Vorónezh
Sarátov
Engels
Anisovska
Suroeste
(Vatutin)
Don
(Rokosovski)
Konotop
Sumi
2.º ejército
Kalach
Kiev
Bélgorod
Lubní
Járkov
Rósosh
río Don
Cherkasi
Poltava
8.º ejército
3.º ejército
Eltón
río Dniéper
Stalingrado
Zhitkur
B
(Weichs)
Stálino
6.º ejército
Dnepropetrovsk
Níkopol
Zaporozhie
río Volga
Stalingrado
(Yeriómenko)
24 julio
Rostov
4.º ejército
18 noviembre
Mikoláiev
Mariúpol
Melitópol
Bataisk
Astracán
Salsk
Yelista
A
(List [Hitler])
17.º ejército
Kerch
MAR
CASPIO
Sebastopol
Tamán
9 agosto
Maikop
1.º ejército
16 noviembre
Novorosisk
Mozdok
47.º ejército
56.º ejército
CORDILLERA DEL CAUCASO
21 agosto
Grozni
MAR NEGRO
Transcaucasiano
(Tiulénev)
Frente discontinuo
18.º ejército
48.º ejército
Batumi
Tiflis
N
Línea de combate del 22 de julio de 1942
Línea de combate del 18 de noviembre de 1942
0
200 km
0
200 millas
Avance alemán
hacia Stalingrado (1942)
río Volga
río Don
Pitómnik
Gumrak
Stalingrado
Ájtuba Superior
Zeti
Ájtuba
Central
0
30 km
0
30 millas

Livni
río Don
Vorónezh
(Gólikov)
Kursk
Vorónezh
Sarátov
Engels
Anisovska
Konotop
Suroeste
(Vatutin)
Don
(Rokosovski)
N
Sumi
Kiev
Lubní
Járkov
Rósosh
río Volga
Poltava
Cherkasi
río Dniéper
Zhitkur
Stálino
Stalingrado
(rendida el 3
de febrero)
Stalingrado
(Yeriómenko)
Dnepropetrovsk
Krasni Lich
Shajtiorsk
Níkopol
Zaporozhie
Mikoláiev
Melitópol
Mariúpol
18 febrero
Rostov
Astracán
13 diciembre
Bataisk
Salsk
30 enero
Yelista
18 febrero
Kerch
Krasnodar
18 enero
MAR
CASPIO
Sebastopol
Tamán
Novorosisk
13 diciembre
12 febrero
Makop
Rostov
CORDILLERA DEL CAUCASO
MAR
NEGRO
Grozni
0
200 km
0
200 millas
Transcaucasiano
(Tiulénev)
Batumi
Tiflis
Ofensiva soviética
Línea del frente el 13 de diciembre de 1942
Línea del frente el 18 de enero de 1943
Línea del frente el 12 de febrero de 1943
Línea del frente el 18 de febrero de 1943
Sureste de la URSS (1942)
Ofensiva de invierno soviética
(13 diciembre 1942-
18 febrero 1943)

Operaciones del 73.er regimiento de guardias (1942-1943)
Volchansk
río Donets
Járkov
Chugúiev
Zmiov
0
30 KM
30 millas
N
Frente Suroeste
Izium
Petrióvskaia
Kámenka
Chervoni Shajtior
Grushevaja
Privólnoie
Lisichansk
Krestishe
Lozovaia
Barvénkovo
río Donets
Bliznetsi
Slovianoserbsk
Artiómovka
Voroshilovgrado
Konstantínovka
Voroshílovsk
Petropávlovka
Debáltsevo
Petrovo-Krasnosele
Krasnoarmeisk
Krasni Luch
Shaktiorsk
Snezhnoe
Esaúlovka
Stálino
Stepánovka
Kuibishevo
Artiómovsk
Dmitriekva
Kolpakovo
Kotélnikovo
Starobéshevo
Yasinovski
Uspénskaia
Anastasievka
Frente Sur
río Milus
Semiónovka
Fiódorovka
Rostov
Taganrog
río Don
Mariúpol
MAR DE AZOV


Novocherkask
Taganrog
Rostov
río Don
2.º ejército de guardias
río Sal
Golfo de Taganrog
51.º ejército
Proletárskaia
4.º Panzer
1.º Panzer
Salsk
28.º ejército
MAR DE AZOV
Kerch
17.º ejército
17.º ejército
Tamán
río Kubán
Krasnodar
Armavir
44.º ejército
Novorosisk
47.º ejército
56.º ejército
Maikop
58.º ejército
9.º ejército
18.º ejército
46.º ejército
37.º ejército
MAR NEGRO
N
0
50 km
0
50 millas
Frente alemán del 19 de enero de 1943
Cambios al 30 de enero de 1943
Cambios al 5 de febrero de 1943
Frente alemán del 18 de febrero de 1943
Suroeste de la URSS
La Línea Azul
(19 enero-18 febrero 1943)


Kursk y el contraataque soviético
(5 julio-23 agosto 1943)
Ofensiva soviética
Ofensiva alemana
Línea de combate del 12 de julio
Línea de combate del 5 de agosto
Línea de combate del 23 de agosto
Frente Oeste
(Sokolovski)
Kírov
12 julio
operación Kutúzov
Zhizdra
río Oká
Frente de Briansk
(Popov)
Mtsensk
Briansk
Karáchev
2.º ejército Panzer
Grupo de ejércitos Centro
(Kluge)
Novosil
Oriol
9.º ejército
Frente Centro
(Rokosovski)
río Desná
Sevsk
Póniri
Oljovatka
2.º ejército
Kursk
Glújov
Frente de Vorónezh
(Vatutin)
río Seim
Límite de la penetración alemana
(operación Citadel, 5-13 julio)
Konotop
Bélopolie
Prójorovka
N
Sumi
Ofensiva
3 agosto
Frente Estepa
(Kónev)
4.º ejército Panzer
río Psiol
Grupo Kempf
río Donets
Grupo de ejércitos Sur
(Manstein)
río Vorskla
Járkov
Poltava
Divisiones Panzer Waffen-SS
Frente Suroeste
(Malinovski)
río Dniéster
0
50 km
0
50 millas

PREFACIO

La primera vez que investigué sobre las aviadoras soviéticas de la Segunda Guerra Mundial fue durante la primavera de 2009. Por increíble que parezca, a pesar de haber colaborado durante muchos años con varios historiadores centrados en dicho período —lo que supuso leer miles de páginas de documentos y cientos de libros—, ni siquiera tenía constancia de su existencia, ni tampoco de la de las estadounidenses y británicas que pilotaban transbordadores. Supe de ellas por la historiadora francesa Claude Quétel, directora del Mémorial de Caen de Normandía y especialista en aquel conflicto. Convencida de que alguien tenía que escribir la biografía de Lilia Litviak —la Rosa Blanca de Stalingrado, tal como la denominaban con no poca frecuencia los diarios—, quien logró un gran renombre en calidad de piloto de caza antes de que la matasen con poco más de veinte años, propuse este proyecto a Antony Beevor, amigo y mentor mío, y él a su vez me lo planteó a mí.

No hace falta decir que me interesó la idea. Aunque no soy historiadora profesional, siempre me han fascinado los relatos de experiencias ajenas, y lo cieno es que las más espectaculares se dan sobre todo en tiempos de guerra. La de Lilia, aquella muchacha esbelta y rubia, de ojos vivos y bravo corazón, aviadora de talento (uno de sus compañeros trató de definir sus dones extraordinarios diciendo que era capaz de «ver» el aire) y mujer rebelde a la que nunca amedrentaban sus comandantes, parecía de una intensidad inigualable. Además, tuvo una aventura amorosa con otro piloto joven y arrojado que, como ella, murió demasiado pronto.

Sin embargo, no tardé en darme cuenta de que no podía escribir un libro sobre ella sola: Lilia murió con veintiún años, cuando apenas estaba empezando su vida y a duras penas había tenido ocasión de vivir todo aquello que da forma a un volumen biográfico. Esta realidad, no obstante, vino acompañada de otra idea: debía contar la historia de Lilia y sus camaradas, las que murieron y las que sobrevivieron a la guerra. No quería que fuese una biografía colectiva sin más: pensaba usar las experiencias de aquellas pilotos y sus mecánicas para ofrecer el relato de los dos primeros años de la guerra. Asimismo, acabé por escribir algunos capítulos sobre los aviadores varones a cuyos regimientos se unieron en 1942 Litviak y su escuadrón en Stalingrado.

En consecuencia, comencé a leer sobre el tema y, al mismo tiempo, a buscar a las veteranas de los tres regimientos femeninos de Marina Raskova que pudieran seguir con vida. Resultó que las que pilotaban los aparatos habían muerto casi todas, al ser, por lo general, mayores que el resto de su dotación, dado que tenían que haber

acumulado un buen número de horas de vuelo para que se les permitiera enrolarse en aquellas unidades.

Con todo, tuve la suerte de dar con Valentina Neminushaia (de soltera Petrochénkova), integrante del regimiento de cazas. Fue la primera persona que me puso al corriente de las cualidades que se exigían a toda joven que quisiera dirigir uno de estos aviones. Aunque, por desgracia, no pudimos tener una segunda conversación, gracias a ella conocí a Yelena Kulkova (de soltera Maliútina), heroica piloto de bombardero y persona muy especial, generosa y fuerte, de gran capacidad intelectual, que es ahora y será siempre gran amiga mía. Ella me presentó a Yevdokía Paskó, heroína de la Unión Soviética perteneciente al regimiento de bombardeo nocturno, quien me refirió la experiencia de volar de noche en las diminutas aeronaves de adiestramiento de contrachapado y lona que hubieron de emplear ella y sus amigas.

Yelena me dio también las direcciones de la navegante Olga Gólubeva-Teres, quien a edad avanzada se hipo escritora, y Yelena Lukiná, del regimiento de bombarderos pesados, ambas en Sarátov. Desde allí crucé el Volga para conocer la ciudad de Engels, en donde tuvieron su primera base los regimientos de Raskova.

Telefoneé a Stepán Mikoián, quien sirvió de aviador en la guerra siendo joven —y cobró no poca fama tras el conflicto en calidad de piloto de pruebas soviético—. Su regimiento, el 434. º, recibió en Stalingrado, en septiembre de 1942, a cuatro de las aviadoras que protagonizan el presente volumen. Me he reunido varias veces con este hombre admirable, aviador intrépido y narrador colosal, al que estoy en extremo agradecida por permitirme vislumbrar la atmósfera en la que vivió durante dicho mes y compartir conmigo fugaces recuerdos de las cuatro muchachas que combatieron a su lado a lo largo de aquellas semanas duras hasta lo indecible.

Ha llegado el momento de hablar de las dos personas que han dado vida a mis protagonistas y convertido mi libro en lo que tiene ante sí el lector: una historia fundada en las evocaciones de algunos de cuantos estuvieron presentes y conocieron en primera persona aquellos acontecimientos espectaculares. Aún me cuesta creer la suerte que he tenido de conocerlas, no ya porque luchasen codo a codo con Litviak y Katia Budánova —quienes también sobresalieron en el manejo de aviones de caza—, sino, además, por su condición de personas especiales, fuera de lo común, que hacen del mundo un lugar mejor a cada paso que dan.

Topé con el nombre de Nikolái Menkov en la biografía seminovelesca de Lilia Litviak escrita por Valeri Agranovski, quien cita una carta suya en la que ofrece detalles de la joven desaparecida (cuyo aeroplano tripulaba él) y del aparato. En dicho documento, escrito en la década de 1970, decía vivir en Cherepovets y lo cierto es que lo que ocurrió a continuación fue poco menos que un milagro: lo encontré veinte minutos después de saber de su existencia, gracias a que su número de teléfono figuraba en la base de datos en línea de la ciudad. Marqué su número, y él, que contestó de inmediato, me invitó a visitarlo. Fui a verlos, a él y a su hija Tatiana,

en varias ocasiones. Todas ellas fueron inolvidables por su acogida cordial y por una serie de conversaciones fascinantes que iban mucho más allá de la guerra y la aviación. En una de ellas llevé conmigo los papeles que poseía del regimiento, y Nikolái los estuvo leyendo y comentando. De pronto cobraron vida gracias a él.

«Lo siento, pero no dejo entrar a extraños a mi apartamento» me advirtió con educación Valentina Krasnoshiókova cuando la llamé por vez primera.

Sin embargo, yo no iba a ir a verla sola, sino en compañía de Lidia Záitseva, piloto plusmarquista de competición de la Unión Soviética, además de persona encantadora y atenta, que me llevó al piso diminuto que habitaba Valentina en Kaluga. Al entrar no pude menos que lanzarme de cabeza hacia los retratos de Litviak y Budánova que poblaban sus estantes. Algunos de ellos se incluyen en estas páginas. Kaluga se encuentra solo a ciento cincuenta kilómetros al suroeste de Moscú, y tuve la suerte de ir a ver con frecuencia a Valentina. En aquellas ocasiones hablábamos del regimiento femenino de cajas; del 437.º y el 9.º, así como del 93.º, que tuvo que abandonar en 1944 tras recibir heridas de consideración. Las dos aviadoras que murieron durante el verano de 1943 se hallaban presentes a veces en nuestras conversaciones, aunque no siempre, pues Valentina compartió conmigo recuerdos que para ella revestían una importancia mucho mayor que Litviak y Budánova. El marcado cariño que tomé por ella me llevó a escucharlos con entusiasmo. En consecuencia, tomé nota de muchas de las historias relativas a acontecimientos ocurridos mucho después de la desaparición de aquellas, y pienso conservarlas siempre: la del día en que, trabajando en el Comité del Regional Partido, rescató al cantautor soviético Bulat Okudzhava del puesto docente que ocupaba en la escuela rural a la que lo habían exiliado las autoridades; o la de la noche entera que pasó consolando a uno de los críos que acababan de llegar al internado de niños con problemas de audición que dirigió durante muchos años (Valentina estaba prácticamente sorda a causa de una conmoción cerebral sufrida en 1944). En una ocasión en que la acompañé al supermercado se acercaron a ella dos chiquillas para saludarla en lenguaje de signos. Dado que eran demasiado jóvenes para haber sido alumnas suyas, les preguntó de qué la conocían, y las dos le explicaron por señas que se decía que, muchos años atrás, su escuela había tenido una directora muy amable. Aquello me emocionó mucho, pues resumía a la perfección el carácter de mi amiga: una persona afable y muy activa siempre dispuesta a ayudar a cuantos la necesitaban.

Valentina Krasnoshiókova y Nikolái Menkov murieron en 2012 y estarán siempre en mi memoria. Tengo para mí que les habría alegrado saber de la existencia de un libro que pretende hablar al mundo, aunque de forma sucinta, de sus vidas, de sus camaradas y de los regimientos en los que sirvieron con tanto empeño, arriesgando su vida, a fin de hacer más probable la victoria.

LYUBA VINOGRADOVA

Noviembre de 2014

1

¡CHICAS, A PILOTAR AVIONES!

Moscú estaba esperando a la Wehrmacht. Los colosales escaparates de la calle Gorki estaban cubiertos con sacos terreros hasta una altura considerable. Por encima del Kremlin flotaban globos de barrera como peces gigantescos e inmóviles. La madre Rusia miraba a sus ciudadanos desde los carteles propagandísticos, triste pero severa. La ciudad daba la impresión de haber muerto: los únicos lugares que hervían de vida eran las tiendas de comestibles y los almacenes, asaltadas por los saqueadores que corrían desbocados en aquel intervalo inesperado de libertad, y las estaciones ferroviarias y carreteras que se dirigían al este. Aterrados, los moscovitas y los refugiados procedentes de regiones ocupadas a esas alturas por las tropas hitlerianas trataban con desesperación de huir de la ciudad.

El pánico que atenazaba a Moscú el 15 de octubre de 1941 era comparable al caos que se había adueñado de ella en septiembre de 1812 tras la entrada de los soldados de Napoleón. Tras hacerse con la ciudad sin necesidad de una batalla, el emperador francés se vio obligado a retirar de inmediato a su hueste cuando sus calles quedaron sumidas en un incendio descomunal, provocado supuestamente por los propios habitantes a fin de evitar que su venerable capital cayera en manos del enemigo. El corso contempló con gesto grave las llamas, que destruyeron casi por completo aquella urbe de edificios de madera, desde su cuartel general del palacio de Petrovski, en la periferia occidental de la ciudad.

Este castillo neogótico achaparrado seguía en pie en 1941, aunque sus ventanales ya no miraban a la carretera de San Petersburgo, sino a la amplia avenida de Leningrado. En ese momento se hallaba desierta: corrían rumores de que aquella víspera había avanzado por ella un destacamento de motoristas alemanes hasta llegar nada menos que a la Estación Fluvial del Norte antes de topar con resistencia alguna. [1] También se decía que los seguían dos vehículos blindados de transporte de tropas. Aunque estas unidades de reconocimiento habían sido eliminadas, no cabía duda de que las seguirían otras, ya que los alemanes solo habían necesitado tres meses y medio para alcanzar la capital soviética. Tras capturar sin esfuerzo casi todas las ciudades principales de la nación, se encontraban a las puertas mismas de Moscú. Muchos de sus habitantes estaban convencidos de que solo podía salvarlos un

milagro. Había quien juraba haber oído en persona a Yuri Levitán, el locutor radiofónico oficial de la Unión Soviética, reconocer en directo: «Los alemanes están entrando en Moscú».

Todo esto hacía que resultasen por demás sorprendentes el ruido y el bullicio que reinaban en el viejo palacio de Petrovski. Los techos abovedados en que había reverberado en otro tiempo la música de los bailes organizados por Catalina la Grande se llenaron entonces de los ecos de voces femeninas de cuantas conformaban el grupo más abigarrado que hubiese conocido jamás el edificio. Se encargaba de poner orden un puñado de mujeres de uniforme militar: la capitán Militsa Kazárinova, oficial «muy hermosa y esbelta»; la capitán Yevdokía Rachkévich, de tipo achaparrado; Vera Lomako, aviadora de gran fama, y una o dos más. Si todas ellas eran jóvenes —tanto, que la mayor apenas había cumplido los treinta años—, más aún lo eran las muchachas a las que comandaban. A su lado había varias docenas de mujeres con la boina ornada con una estrella roja y la chaqueta azul propias de los clubes de vuelo. Todo el mundo conocía el uniforme de las instructoras gracias a los carteles de la Asociación de Ayuda a la Defensa, la Aviación y la Industria Química (OSOAVIAJIM), el organismo responsable de la formación deportiva y militar de la juventud soviética y del adiestramiento de cuantos integraban la reserva de las fuerzas armadas. El resto vestía de paisano, con vestido o falda y zapato plano o de tacón. Casi todas llevaban el cabello largo, bien con trenzas, bien recogido en un moño. Costaba imaginar un aspecto menos marcial, aunque pocas horas después todas irían de uniforme y con botas del ejército sobre paños dispuestos a modo de calcetín a la usanza rusa.

En aquel momento, tras haber llevado a cabo una cantidad ingente de quehaceres por la mañana, se dirigía hacia donde se hallaba congregada tan heterogénea concurrencia otra joven de gran hermosura que viajaba en el asiento de atrás de una limusina negra oficial.

Tenía los ojos grises, las cejas delgadas y oscuras, y un peinado elegante y sencillo. El uniforme le sentaba como anillo al dedo y estaba rematado por una boina con estrella roja y, al pecho, la Estrella de Oro propia de los héroes de la Unión Soviética. Pese a su escasa edad y su belleza, no iba a bordo de un GAZ-MI por ser esposa del director de una fábrica ni de ningún espadón militar, sino porque el Gobierno soviético le había asignado aquel vehículo para uso personal, y aunque solo contaba veintinueve años, los periódicos habían hecho que su rostro se conociera de sobra a lo largo y ancho de la URSS. A todo el mundo le resultaba habitual el nombre de Marina Raskova. Para millones de ciudadanos soviéticos tenía algo de mágico: lo asociaban de forma ineludible al heroísmo y a cuanto tenían de romántico los vuelos de larga distancia. No había colegial que no supiera que era el de una mujer a la que ninguna hazaña parecía desalentadora, siempre dispuesta a asumir cualquier reto que se le planteara. «Quiero ser como Marina Raskova», escribían cientos de miles de jóvenes ciudadanas soviéticas en la solicitud de ingreso de los clubes de aviación y

las delegaciones de la OSOAVIAJIM. Aquella aviadora había recorrido en aeroplano la nación más extensa del planeta, primero a lo ancho, y después a lo largo. Había probado el aparato más moderno. Había pasado diez días en solitario en los bosques de Siberia sin apenas víveres, y ninguna de las muchachas que habían acudido al palacio de Petrovski albergaba la menor duda de que iba a superar la última misión, nada sencilla, que se había propuesto: reunir a mujeres de su misma condición, osadas y enamoradas de su patria y de los cielos, para convertirlas en pilotos de guerra y mandarlas a sembrar la muerte desde el aire en las filas del enemigo.

En el patio moscovita donde creció Raskova, los niños interrumpían sus juegos para alzar la mirada al firmamento en las raras ocasiones en que lo cruzaba un avión y cantar la siguiente cancioncilla:

> Va más rápido que el tren.
> ¡Llévame, llévame, avión!
> Si me caigo de la cama,
> voy a hacerme un buen chichón.

Cuando todos querían ser pilotos, ella, huérfana de un profesor de música, soñaba con ser cantante de ópera y deseaba entrar en el conservatorio.

Pese a sus muchos dones y la excelencia que demostraba en todas las asignaturas de la escuela, sentía predilección por la música y la química, materia que revestía, en aquel período de industrialización de la Unión Soviética, la misma importancia que se le asigna hoy a la informática. Por consiguiente, cuando le llegó el momento de decidirse por uno de estos ámbitos, y habida cuenta de que tenía que trabajar para comer, se decantó por la química.

Ejerció durante un tiempo de técnica de laboratorio en una fábrica de productos químicos antes de contraer matrimonio con un científico del mismo establecimiento. Marina Malínina tomó entonces el apellido de Raskova y tuvo una hija, aunque más tarde se divorció. Cuando la niña alcanzó cierta edad, Marina volvió a trabajar, en esta ocasión de delineante en la Academia de las Fuerzas Aéreas, en donde descubrió un mundo completamente nuevo. El centro se hallaba plagado de jóvenes ataviados con cazadoras de cuero que hablaban de los últimos aviones, de vuelos a gran velocidad y altitud notable, de armas nuevas y de las distancias colosales que podían salvarse en aquel momento. Sus rostros figuraban a menudo en los periódicos, y entre ellos se incluían los de héroes que conocía todo el país. Además, había alguno que otro de mujer.

El Gobierno, en su afán por promover la industrialización de una nación gigantesca y atrasada, proclamó la total igualdad de los sexos. No había ocupación alguna que estuviera vedada a la mujer, que podía trabajar en cualquier sector de la

economía en igualdad de condiciones. «¡Chicas, la construcción os necesita!»; «¡Chicas, a conducir tractores!»; «¡Chicas, a pilotar aviones!», las instaban los «medios de propaganda visual», es decir, los carteles elaborados por las autoridades soviéticas. Aunque empezaron a aparecer pilotos entre las muchachas, aún no había ninguna navegante. En realidad, tampoco los había entre los varones, pues todavía no había dado tiempo a adiestrar al personal destinado a ayudar con el manejo de los primeros aparatos de gran tamaño ni, en caso de que surgiera la necesidad, a llevar un aeroplano hasta su objetivo para bombardearlo de un modo eficaz. La joven delineante supo ver la ocasión que se le brindaba, y fue así como Marina Raskova se trocó en la primera mujer navegante de la URSS.

Hizo el examen en calidad de alumna externa y se graduó también en la escuela de vuelo del aeródromo sito en la población moscovita de Túshino; pero no tuvo demasiadas oportunidades de volar. Aun así, esto no le impidió codearse con una nueva minoría selecta de la Unión Soviética: la de los aviadores. Dadas su belleza, su inteligencia y una firmeza de carácter que la hacía irresistible, no tardó en verse aceptada en aquel círculo tan exclusivo. Tampoco hubo que esperar demasiado para que su fama eclipsara a la de casi todos sus nuevos amigos.

En 1938 participó con pilotos legendarias de la Unión Soviética en dos vuelos de larga distancia que superaron a cuantos se habían efectuado con anterioridad. En el primero, de Sebastopol, en Crimea, a Arjánguelsk, en el Ártico, acompañó a Polina Osipenko y Vera Lomako. Tras el éxito obtenido se planteó algo aún más espectacular: viajar de Moscú al Extremo Oriente soviético. Valentina Grizodúbova, al mando del aparato, y su copiloto, Polina Osipenko, solicitaron sus servicios en calidad de navegante. La garbosa Valentina poseía una experiencia notable pese a contar solo veintiocho años. Polina, quien a primera vista podía confundirse con un hombre, había sido hasta hacía no mucho una persona de escasos recursos económicos, empleada en una granja avícola cuya férrea determinación, sin embargo, la había llevado a alistarse en la escuela de vuelo de Kacha para abrirse camino hasta los cielos. A esas alturas se había convertido en una piloto avezada que en 1937, sin ir más lejos, había superado cinco marcas mundiales distintas en altitud, velocidad y distancia de vuelo a bordo de diversos aeroplanos.

La notable ambición de aquel nuevo proyecto dejó sin aliento a pilotos expertos. Si la Unión Soviética ocupaba más de una sexta parte del planeta, ellas habían resuelto recorrer casi la totalidad de su territorio europeo y asiático, desde Moscú hasta Komsomolsk del Amur —lo que suponía llegar casi al océano Pacífico—, en un vuelo de seis mil kilómetros sin escalas.

Aunque se esperaba que el viaje, a bordo de un gigantesco bombardero de largo alcance Túpolev ANT-$_{37}$ plateado al que habían bautizado *Patria*, durase unas veinticuatro horas, el tiempo atmosférico de finales de septiembre resultaba impredecible. El día del despegue las condiciones eran peores de lo previsto, y apenas habían salvado sesenta kilómetros cuando las nubes hicieron que perdieran de vista

por completo el suelo. En consecuencia, llegaron a los Urales sin más orientación que la de sus instrumentos y, una vez allí, hubieron de hacer frente a un peligro añadido cuando el aeroplano comenzó a helarse. Por la noche, tras topar con fuertes turbulencias, tuvieron que volar por encima de la cubierta nubosa y elevarse, por lo tanto, hasta alcanzar los 7500 metros de altitud, donde el frío se volvió extremo. En aquel momento, cuando llevaban ya nueve horas en el aire, se les congelaron el receptor y el transmisor del aparato y perdieron todo contacto radiofónico. La nación entera se hallaba en vilo. Al amanecer, cerca de la frontera de Manchuria, el indicador del combustible advirtió que apenas tenían suficiente para otra media hora. Grizodúbova pidió a Marina que saltara en paracaídas, toda vez que el módulo del navegante, situado en el morro y separado de la carlinga, se hallaba en grave riesgo de quedar destrozado en caso de aterrizaje de emergencia. Aunque reacia a dar tal paso, Raskova, sabiendo que no tenía otra opción, abrió la escotilla del suelo de la cabina sin más pertrechos en sus bolsillos que una pistola, una brújula, una navaja, fósforos impermeables y una tableta y media de chocolate.[2]

Tras aterrizar en un bosque espeso, pasó diez días buscando el bombardero. Se abrió camino entre densos matorrales protegida por su recio traje de aviadora forrado de pieles, avanzando poco a poco en la dirección en que calculaba que daría con el *Patria*. Si el primer día, convencida de que no iba a tardar en encontrarlo, consumió media tableta de chocolate, los siguientes se limitó a tomar una onza diaria. De cuando en cuando topó con arbustos de bayas, y en cierta ocasión, hasta con setas; sin embargo, al tratar de cocinarlas, provocó un incendio en el que a punto estuvo de perder la vida.

Durante una de las últimas noches transcurridas en el bosque soñó con que el camarada Stalin la reprendía por haber sido mala navegante. Avergonzada en extremo por las palabras de «la persona a la que más amaba», tal como definió al dirigente, prometió mejorar.[3] La mañana del décimo día vio aeroplanos sobrevolándola y oyó disparos. A esas alturas apenas le resultaba posible moverse sin la ayuda de un cayado; pero no tardó en atisbar la cola plateada de un avión: «nuestro hermoso *Patria*». Al ver a Marina, los pilotos, mecánicos y médicos que había en torno al aparato corrieron a su encuentro. Llevaba calzoncillos largos y un jersey, con otro de lana sobre él y la Orden de Lenin prendida al pecho. Tenía uno de los pies enfundado en una bota alta de pieles y el otro descalzo. Con ademán orgulloso, rechazó la ayuda que le ofrecían y siguió caminando sola hacia el avión.

Sus compañeras de dotación le hicieron saber que Valentina se las había compuesto para posar el fuselaje del aeroplano sobre un barrizal con gran pericia sin bajar el tren de aterrizaje. Cuando comprobaron sus relojes e instrumentos, las aviadoras estimaron que el *Patria* había estado en el aire veintiséis horas y veintinueve minutos y logrado, por lo tanto, un récord mundial.

Valentina y Polina habían resuelto aguardar a Marina al suponer que debía de haber caído en las inmediaciones. Por desgracia, no obstante, no apareció ni ella, ni

nadie más: aunque toda la nación se había puesto a buscar el *Patria*, no resultó fácil hallarlo. Las pilotos tuvieron por únicos visitantes a las criaturas de la taiga: primero, un lince al que llamaron Kisya («Gatito/Minino»), y después, un oso. Cuando oyeron a este rascarse contra el aeroplano, pensaron que al fin las habían encontrado. Gritando: «¡Entrad, por favor!», abrieron de par en par la puerta de la carlinga, y al descubrir, aterradas, quién era el que había dado con ellas en realidad, lanzaron una bengala y lo hicieron regresar corriendo a la espesura.[4]

Hizo falta una semana de búsqueda para que un joven piloto llamado Mijaíl Sájarov avistara el fuselaje plateado del *Patria*. Aun así, dado que nadie se atrevía a aterrizar en aquel lodazal, se optó por lanzar víveres y demás provisiones en paracaídas. La noticia de la aparición de la aeronave y dos de sus tripulantes corrió como la pólvora por toda la nación, que en los días siguientes esperó ansiosa a saber de Raskova. Cuando esta apareció trastabillando, Valentina y Polina habían abandonado casi por entero toda esperanza de volver a verla. Después de tomar las cucharadas de caldo de pollo que le daba el médico, se durmió al lado de sus compañeras mientras los rotativos del país preparaban titulares con la noticia de que Marina Raskova seguía con vida.

La primera mujer que recibió el título de Heroína de la Unión Soviética llegó en un vagón especial a la estación Beloruski. Marina salió de él con una jaula en la que saltaba de un lado a otro la ardilla que le habían regalado para su hija Tania los chiquillos del movimiento de pioneros de Komsomolsk del Amur. Las llevaron al Kremlin en una limusina sin capota por la calle Gorki, que estaba sembrada de flores y panfletos.

Al informar de su regreso a Moscú, la prensa calló la colisión de dos aeroplanos sobre el lugar en que el *Patria* había hecho su aterrizaje de emergencia. Un Douglas DC-$_3$ que había enviado al rescate cierto instituto de investigación de las fuerzas aéreas chocó de frente contra un bombardero Túpolev TB-$_3$ cargado de tropas aerotransportadas. Murieron 16 soldados, ya que de cuantos viajaban en este último avión no lograron saltar más que cuatro antes de que se estrellara contra el suelo. Sin embargo, todo apunta a que las autoridades no querían echar a perder la atmósfera festiva del momento.[5] Los restos de las víctimas recibieron, en cambio, sus honras fúnebres durante una ceremonia celebrada en la sociedad de obreros del astillero número 199 de Komsomolsk del Amur.[6]

En sus *Zapiski shtúrmana* («Notas de una navegante»), que se convirtió en la lectura favorita de millones de mujeres de la Unión Soviética, Raskova ofrece una narración detallada de las aventuras que corrió en el bosque y de cómo conoció a Grizodúbova.[7] Según leemos en sus páginas, ella y «Valia» se cayeron bien desde el primer momento y no tardaron en hacerse grandes amigas. Juntas planearon su vuelo plusmarquista en el espacio reducido del cuarto de Valentina después de que esta

hubiera acostado a su hijo. Sin embargo, la versión de la segunda es muy diferente.

Grizodúbova sobrevivió muchos años a Raskova y Osipenko, pues llegó a cumplir nada menos que ochenta y tres años. A su muerte, en 1993, ya era posible decir cosas que jamás nadie habría soñado con mencionar en otro tiempo. Y entre los muchos asuntos de los que habló la célebre aviadora, que consideraba dignos de sus revelaciones, se incluía Marina Raskova.

Aquella mujer honesta y magnánima en extremo, defensora arrojada de quienes habían sufrido injusticias, que no dudó en salvar de las purgas estalinistas a un buen número de personas vinculadas al campo de aviación, incluido el diseñador aeroespacial Serguéi Koroliov, habló de Raskova, la compañera con la que tantas tribulaciones había soportado y la amiga inseparable con la que había vivido los mejores momentos de su vida, con aversión manifiesta. Las declaraciones de Grizodúbova explican en gran medida la meteórica trayectoria profesional de aquella.

A su decir, a Osipenko y a ella Raskova les fue «impuesta» en calidad de navegante, pese a apenas poseer experiencia en tal oficio, porque cualquier equipo que acometiera una misión importante en la Unión Soviética debía incluir siempre a un oficial del NKVD, la policía secreta de Stalin. Pocos sabían que, a comienzos de la guerra, la comandante de las fuerzas aéreas Marina Raskova era asimismo primer teniente de seguridad estatal, graduación correspondiente a la de comandante del Ejército Rojo. Su puesto de trabajo había sido durante cuatro años un despacho de la Lubianka. Desde 1937 había estado en la nómina del NKVD en calidad de asesora de recursos humanos, y llegado el mes de febrero de 1939 la habían hecho oficial en toda regla de su Departamento Especial. Lo más seguro es que entrara a trabajar para el servicio secreto aun antes de 1937 ya que, en la mayoría de los casos, los asesores de personal habían ocupado con anterioridad el mismo cargo en condición de externos o ejerciendo, sin más, de informantes. Aunque los documentos que desvelarían cuáles eran los cometidos de la teniente Raskova, en caso de existir aún, están fuera del alcance del público general, lo más seguro es que, entre otras cosas, informase de las actividades de las personas con las que trataba: los aviadores. Quizá no sea ninguna coincidencia que su ascenso en el NKVD tomara un impulso espectacular en 1940, cuando alcanzaron su punto culminante las medidas de represión contra aquellos. A principios de la guerra fueron arrestados cientos de diseñadores de aviones, gerentes de fábricas aeronáuticas y oficiales de las fuerzas aéreas soviéticas. Muchos murieron fusilados.

«No tengo la menor idea de cómo consiguió Marina su licencia de navegante —aseveraba Grizodúbova—, ni tampoco qué otro trabajo podía estar haciendo en paralelo, pero no me cabe duda de que fueron muchos quienes sufrieron por su causa. Podía decirse que las dos operábamos en tándem: ella hacía que encarcelasen a los demás y yo recorría los despachos para intentar liberarlos»[8]. Es más: «Si bien Polina Osipenko era una piloto de primera, Marina Raskova no había recibido formación específica alguna para servir de navegante y apenas había completado un total de

treinta horas de vuelo. No tenía la menor idea de volar en condiciones atmosféricas extremas, y mucho menos de noche. Si formaba parte de nuestra dotación era solo porque nos la habían “recomendado”».[9]

En 1941, sin embargo, el público soviético la conocía como aviadora heroica, leyenda e ídolo de toda una generación. Demostró al mundo entero que las aeronaves construidas por las nuevas industrias soviéticas podían superar al resto de las del planeta y que podían ser gobernadas por mujeres. Era el ojito derecho de la URSS y recibía de las admiradoras de toda la nación cantidades ingentes de cartas que tras la guerra se trocaron en verdadero aluvión. Una parte nada desdeñable de esta correspondencia procedía de aviadoras que habían agotado, sin éxito, los recursos que les ofrecía la burocracia a fin de combatir en el frente. Las autoridades no las querían: en 1941 había un gran número de pilotos varones, pero faltaban aeroplanos.

Marina Raskova gestó la idea de formar y encabezar un regimiento de aviadoras militares. A diferencia de Valentina Grizodúbova, quien a esas alturas comandaba una fuerza constituida por hombres, reclutaría a las mejores pilotos de la Unión Soviética: mujeres capaces de rivalizar con cualquiera. Por fortuna, la bella Raskova, la heroica aviadora que servía al mismo tiempo de oficial de la policía secreta, se llevaba tan bien con Stalin que no dudó en acudir al Kremlin para presentarle personalmente su propuesta.

El dirigente soviético dio su aprobación, y ella se dispuso a poner en marcha de inmediato el proyecto. Contaba con tantas voluntarias que decidió crear tres regimientos: uno de caza, otro de bombarderos pesados y otro de bombardeo nocturno. A mediados de octubre de 1941, culminados los preparativos, se congregaron en Moscú las futuras pilotos junto con cierto número de muchachas de formación universitaria que iban a ser adiestradas en calidad de navegantes y mecánicas.

2

«¿CÓMO PUEDES FOTOGRAFIAR SEMEJANTE DESGRACIA?»

Masha Dólina se hizo aviadora militar el 19 de julio de 1941 de un modo poco usual.[10] Aquel mismo mes, en la llamada operación Barbarroja, los ejércitos alemanes habían echado abajo la última línea de defensa de la Bielorrusia soviética, en el río Bereziná, y tras poner rumbo a Ucrania, avanzaban con determinación hacia la línea formada por el Duina Occidental y el Dniéper. Allí toparon con la inesperada resistencia que les ofrecieron las fuerzas reagrupadas del frente occidental soviético, que, sin embargo, no lograron retenerlos mucho tiempo. En un tramo algo más alto del Dniéper, las fuerzas germanas, que a principios de mes habían conquistado las ciudades de Zhitómir y Berdíchev, sitas en Ucrania occidental, no tardaron en aproximarse a sus aguas ni en envolver y capturar en Uman a dos ejércitos soviéticos junto con sus comandantes. Tras el río se hallaba Kiev, la capital de Ucrania, una plaza que Stalin acababa de aseverar ante los Aliados que no estaría dispuesto a entregar jamás.

Aquel mismo mes de julio, Konstantín Símonov, quien pese a su juventud había adquirido ya no poca fama en calidad de poeta, prosista y dramaturgo de moda, se hallaba convertido entonces en corresponsal de guerra y fue testigo del caos espantoso que se enseñoreó de la retirada del Dniéper. Vio refugiados a los que fue incapaz de ayudar y, como la mayoría de los soldados, se sintió terriblemente avergonzado. Muchos años después, Yákov Jalip, fotógrafo del periódico castrense *Estrella Roja* que lo había acompañado, le preguntó: «¿Te acuerdas de aquel anciano del paso del Dniéper?». El escritor recordó de pronto al hombre de edad avanzada que se había colocado en el lugar del caballo para tirar de un carro cargado de niños. Jalip se había puesto a inmortalizar la escena cuando Símonov le arrebató la cámara y lo metió a empellones en el coche de ambos mientras le gritaba: «¿Cómo puedes fotografiar semejante desgracia?».

Al recordar aquel momento, hubo de reconocer que ambos tenían razón. Él había hecho bien en considerar imperdonable que un hombre de uniforme descendiera de un automóvil para ponerse a retratar «aquel horripilante éxodo de refugiados» y al anciano que tiraba de las criaturas montadas en un carro. Le había parecido inmoral;

no lograba imaginar cómo explicar a aquellas gentes que pasaban afligidas a su lado que hubiera que fotografiarlas. Sin embargo, una vez que la guerra formaba parte del pasado, no pudo menos de aceptar que, si en su caso era legítimo escribir sobre tales cosas, el único modo que tenía de capturar tamaño infortunio un reportero gráfico consistía en fotografiarlo.[11]

En el club de vuelo[12] de Níkopol en el que trabajaba Masha reinaba una confusión extrema. La ciudad, situada a cuatrocientos kilómetros de Kiev, se evacuó a la carrera cuando llegaron los combates a las afueras de la capital ucraniana; pero las autoridades hicieron caso omiso por entero del aeródromo. Masha, que se encontraba al cargo de las instalaciones después de que hubieran destinado al frente a los instructores de más categoría, no sabía qué hacer. Con los carros de combate de Alemania a ochenta kilómetros de allí, corrió desesperada al comandante de la división de caza en retirada: «¡Camarada coronel! ¡Llévanos junto a nuestros aviones como pilotos voluntarios!». El oficial, que no tenía tiempo que perder, desestimó su petición con un gesto airado y le aseguró que ni siquiera confiaba en ser capaz de salvar su propio aeroplano.

Al día siguiente, estando aún más cerca los alemanes, la aviadora no dudó en insistir. Todos los de la división «corrían desconcertados de un lado a otro». El coronel ni siquiera reparó en su presencia hasta que ella, con los ojos anegados en lágrimas, lo hizo volverse al gritarle a voz en cuello que abandonar a los del aeródromo y dejar que cayeran en manos del enemigo sus tres U-2 equivaldría a un acto de traición. Él la miró de hito en hito antes de ordenarle que destruyera los hangares y los depósitos de combustible y cruzara el Dniéper con sus aeronaves en vuelo nocturno. Si sus pilotos lograban completar tal misión, los alistaría en su división. Masha y sus amigos destrozaron con sus propias manos su querido club de vuelo, sin osar mirarse unos a otros a fin de no venirse abajo. Aquella noche, sin experiencia alguna en aviación nocturna, ella y dos colegas emprendieron la que iba a ser su primera misión de combate y la más terrible de cuantas conocerían.

Nunca olvidaría aquella batalla del Dniéper de 1941: el destello y el estruendo de las explosiones, el humo impenetrable y el fulgor rojo sanguíneo. Bajo sus pies saltaban por los aires los transbordadores, ardían los carros de combate como enormes fogatas negras y caían como astillas aeroplanos del cielo. Las aguas del río, que vislumbraban entre el humo, también parecían engullidas por las llamas. Milagrosamente, se las compusieron para hacer que sus tres aviones superasen sanos y salvos ese infierno y aterrizasen en un aeródromo que había quedado a oscuras por completo a causa del bombardeo. El comandante de la división cumplió su palabra y las incluyó en el 296.º regimiento de caza.

Muchos de los pilotos de la unidad habían luchado en la guerra contra Finlandia y recibido en consecuencia numerosas condecoraciones. Además, no eran pocos quienes, como el mismísimo comandante, Nikolái Baránov, habían estado combatiendo desde el momento en que empezó la guerra en junio. Al encontrarse al

lado de aquellos pilotos de caza avezados, Masha se sintió al principio atenazada por la emoción, aunque no tardó en resolver, con un empuje cada día mayor, que quería ser uno de ellos. Desde el principio se había dicho a sí misma que «vivir sin un objetivo carece por completo de sentido».[13]

Masha Dólina era la mayor de toda una caterva de hermanos. Su madre, que no aprendió nunca a leer ni a escribir, trabajaba de lavandera para criarlos, mientras que su padre sufría parálisis de cintura para abajo e iba en silla de ruedas. Su vida estaba marcada por el hambre y las penalidades. Ni siquiera podía llevar a la escuela nada que comer, aunque a veces había compañeros de clase lo bastante amables para compartir con ella su alimento. Su ropa estaba siempre plagada de parches, y sus primeras botas de fieltro auténtico se debieron a una colecta que hicieron sus profesores después de que sufriera congelación en los pies. La familia pasó años viviendo apiñada en la alfarería del pueblo antes de mudarse al refugio que construyeron, con ladrillos hechos de arcilla mezclada con estiércol de caballo, la madre y todos sus hijos, desde la mayor al más pequeño. Todos ellos estaban encantados con su nueva casa, que no levantaba más de setenta centímetros del suelo ni tenía más que una ventana diminuta. Sin embargo, en los momentos de mayor pesimismo, Masha temía no poder librarse nunca de aquella pobreza extrema. Cuando acabó el séptimo curso en la escuela tuvo que salir a buscar trabajo a fin de dar de comer a su familia. En su opinión, la aviación, ocupación de moda que parecía ofrecer oportunidades ilimitadas, constituía la única salida posible. En el momento que nos ocupa, convertida ya a sus veinte años en piloto experimentada y en instructora de vuelo decidida a consagrar su vida a la aviación, determinó subir a lo más alto de su profesión y ponerse a los mandos de un caza.

No puede decirse, sin embargo, que eligiera el mejor momento para cumplir su sueño: el regimiento se hallaba en continua retirada y abandonaba un aeródromo tras otro. Dejaron Ucrania, la tierra natal de Masha, en manos de los alemanes. «Quiera Dios que no tengas nunca que ser testigo de una retirada ni ver tanta consternación, tanta impotencia pueril ni tanta esperanza infundada en los ojos de tus compatriotas»[14]. Estando a escasa distancia del pueblo de Mijáilovka, en donde vivía aún su familia, Masha se armó de valor para pedir permiso a Baránov para despedirse de los suyos antes de la llegada de los alemanes. Le prometió que se limitaría a volar hasta allí, llevarles alimentos, abrazarlos y regresar de inmediato. Aquel hombre de espaldas anchas y treinta años aproximadamente, cabello rizado un tanto pelirrojo y gran cabeza redonda clavó sus ojos grises en los de Masha «como para cerciorarse de que era digna de confianza». Se arriesgaba a perder no solo un piloto, sino también un aparato, y aun así, tampoco podía negarse. «Asegúrate de que, mientras descargas tus regalos y abrazas a tus padres, no apagas el motor por nada del mundo», le respondió. Sabía por el informe que le había hecho llegar el servicio secreto aquella mañana que el enemigo había llegado ya a la estación de Prishib, a siete kilómetros de Mijáilovka. Dio a Masha las coordenadas que le permitirían

alcanzar al regimiento.

Baránov era un piloto intrépido y un comandante capaz en extremo, querido y respetado por sus subordinados. Después de hablar con la aviadora, reunió a los demás para dirigirse a ellos. Acto seguido, uno tras otro, se acercaron al avión de ella con un surtido extraordinario de obsequios: las raciones de emergencia de chocolate, bizcocho y conservas que guardaban en sus aeroplanos para hacer frente a un posible aterrizaje de emergencia. Le llevaron cuantos víveres les quedaban, abrigos y chaquetas, sopa y equipos de primeros auxilios, y lo apilaron todo en el interior de su U-$_2$, que despegó cargado hasta los topes después del mediodía.

Mientras sobrevolaba su hogar, advirtió que las calles del pueblo estaban desiertas, aunque pudo ver el campo de aviación en el que había dirigido un planeador, la escuela y el humilde hogar de su familia. Al ponerse a volar en círculos, vio que sus vecinos comenzaban a salir de sus casas. Cuando aterrizó, en una calle cercana al soviet municipal, se acercaron a ella gentes llegadas de todas direcciones. Llegó su padre, al que empujaban en su sillita, y su madre corriendo a su lado, de nuevo en avanzado estado de gestación. Masha abrazó llorando a todos los suyos, desembarcó los regalos y regresó al aeroplano a la carrera gritando: «¡Me tengo que ir!». Sin embargo, los presentes rodearon el avión y no la dejaron despegar hasta caída la tarde.

Al día siguiente, Mijáilovka había caído en manos de los alemanes, y en adelante, Masha vivió temiendo constantemente por sus parientes. Aun así, en aquel momento tenía otra familia de hermanos combatientes a los que debía lealtad y entre los que se sentía por entero como si estuviera en casa. Por eso se asombró cuando, cierto día, la llamó Baránov para transmitirle la siguiente orden: «Camarada alférez, se te requiere para ofrecer tus servicios a la Heroína de la Unión Soviética Raskova».

Masha se echó a llorar. El nombre de aquel ídolo no supuso consuelo alguno: ni a la mismísima Raskova pensaba perdonar por haberla apartado del frente para perder el tiempo haciendo instrucción cuando se hallaba a un tiro de piedra de convertirse en piloto de caza. Baránov la tenía por una piloto diestra y animosa de U-2 y la necesitaba en calidad de enlace, función complicada y no exenta de retos cuyos cometidos iban desde comunicarse con el cuartel general de la división hasta trasladar a los heridos o transportar provisiones. No tenía deseo alguno de tener que prescindir de ella, pero, tal como le dijo, no podía sino obedecer las órdenes recibidas.

3

«CUANDO LLEGUÉIS AL FRENTE, OS PODÉIS ENVOLVER LOS PIES CON PAPEL DE PERIÓDICO»

Entre los alumnos de las escuelas de magisterio había habido siempre más mujeres que hombres. «Así no vas a encontrar marido nunca», advirtió a Valia Krasnoshiókova entre burlas y veras una amiga cuando le anunció que quería ser profesora de historia. Llegado el verano de 1941, los únicos varones que quedaban en su clase eran los que no eran aptos para el servicio militar: de los demás, algunos habían respondido al alistamiento forzoso y otros habían acudido al frente en calidad de voluntarios. De hecho, a las muchachas las destinaron en septiembre a levantar obras defensivas antes de regresar a sus aulas moscovitas a principios del mes siguiente. Sin embargo, aún no habían comenzado las clases cuando el representante del Komsomol (la Liga Juvenil Comunista) les planteó una pregunta que no les resultó inesperada por entero: «Decidme, chicas: ¿cuál de vosotras quiere ir al frente?».

Valia no tenía claro que hubiese de responder afirmativamente: deseaba, sin duda, aportar su granito de arena a la defensa de la nación luchando contra los alemanes que habían ocupado su ciudad natal; pero era reacia a abandonar el curso y se sentía preocupada por el futuro de sus dos hermanas menores y de su hermano pequeño. Su madre había muerto y a su padre lo habían alistado en el ejército. A la postre, sin embargo, llegó a la conclusión de que no podía negarse. Cuando dio un paso al frente junto con otras compañeras, el del Komsomol les dijo que debían presentarse al día siguiente en el edificio del comité central que tenía el organismo en la calle Maroseika del centro de Moscú y les advirtió que no debían olvidar decir que estaban allí con carácter voluntario.

A la mañana siguiente, tras una noche en la que apenas les fue posible conciliar el sueño ante tan abrupta mudanza en la dirección de sus vidas, se dirigieron al edificio del Komsomol, en donde les preguntaron qué función querían cumplir en el campo de batalla. Valia contestó por ella y por su amiga: «Servidoras de ametralladora». En el salón de actos en que las congregaron había un número nutrido de muchachas. «¿Qué irán a hacer las demás? —se preguntó—. ¿Querrán ser también artilleras?». En aquel

momento salieron al escenario Nikolái Mijáilov, primer secretario del comité central del Komsomol, y Marina Raskova.

Él se limitó a anunciar la intervención de la aviadora. No hacían falta presentaciones: todos la conocían por las fotografías y por *Zapiski shtúrmana*, que la mayoría había leído en Novelas Periódicas.[15] Raskova les hizo saber que el dirigente soviético le había concedido el permiso necesario para formar varios regimientos aéreos femeninos. «Sin embargo, el camarada Stalin me ha dejado claro que solo pueden conformarlos voluntarias», añadió, y Valia entendió por qué había insistido tanto su representante del Komsomol en este punto.

Raskova les pidió el consentimiento paterno, pero Valia no tenía a quién pedírselo. El decano de su facultad, no obstante, dispensó a todas una gran despedida y las trató como si pertenecieran a su propia familia. Reunió a todos los estudiantes del centro y, ante todos ellos, otorgó un adiós solemne a cuantas partían hacia el frente. Las que no marchaban prepararon gachas, aunque sin sal ni azúcar, dadas las crecientes dificultades que habían empezado ya a acusarse en la provisión de alimentos, y todas comieron juntas por última vez. Las voluntarias recogieron sus «macutos», que no eran sino sacos corrientes a los que se habían añadido correas y cordones. Valia no tenía más prendas «elegantes» que una blusa blanca de batista que confió a una amiga con la promesa de ir a recuperarla cuando acabase la guerra.

Había empezado ya a refrescar cuando, al día siguiente, las llevaron por el centro de Moscú desde la calle Maroseika hasta el palacio de Petrovski. Por el camino hubo varias alarmas antiaéreas durante las cuales hubieron de refugiarse en diversas estaciones del recién construido metro de la capital. Todas ellas estaban atestadas de gente. Los trenes seguían en funcionamiento. Con todo, lo que les llamó la atención de la de Maiakóvskaia no fueron tanto los elaborados mosaicos que ornaban el techo que glorificaban los logros de la aviación soviética como las camas plegables que se habían dispuesto sobre los suelos de mármol: estaban convirtiendo las estaciones a la carrera en refugios antiaéreos.[16] No habría que esperar mucho para que los trenes dejaran de pasar y las gentes ocuparan también las vías para dormir.[17]

El soldado del Ejército Rojo que las escoltaba no dudó en burlarse de ellas. «¿Qué os creéis, niñas? Cuando os vean con el abrigo y las botas, no va a haber un solo tío que os quiera llevar al cine». En el palacio de Petrovski las recibió un grupo de mujeres de uniforme cuyo aspecto severo y autoritario superaba al de cualquier otra persona que hubiesen conocido hasta entonces. Las recién llegadas, imbuidas de una marcada disposición combativa, estaban convencidas de que les darían allí mismo uniformes y armas de fuego para poder salir al campo de batalla y enfrentarse de inmediato al enemigo. Sin embargo, les bastó ver el atuendo que les ofrecieron para desanimarse.

Los uniformes eran nuevos, y las autoridades los habían completado con flamantes botas y cinturones de cuero; pero todas las prendas estaban diseñadas para hombres. Los pantalones les llegaban hasta los pechos, los cuellos de las guerreras

gigantescas les caían casi hasta el ombligo y no había un solo par de botas de una talla menor que la cuarenta. Los jóvenes varones que se estaban congregando en el palacio para formar una unidad masculina se burlaban de ellas diciendo: «No pasa nada, chicas: cuando lleguéis al frente, os podéis envolver los pies con papel de periódico». Estaban consternadas. Los abrigos eran demasiado largos; tanto, que a las más menudas les llegaban a los talones. También recibieron una pistolera vacía, una cantimplora y varios artículos inservibles que la Administración, sin lugar a dudas, consideraba esenciales. Se miraban incrédulas las unas a las otras. «Habría costado muchísimo trabajo diseñar un uniforme capaz de anular la feminidad de una joven como aquel»[18].

Antes de llevarlas al comedor para cenar, les ordenaron que se colocasen todo el equipo que les habían asignado. No había escapatoria: con aquellos uniformes tiesos que acababan de estrenar, las botas con tacos de acero que hacían un ruido tremebundo sobre los suelos de piedra del palacio y las pistoleras vacías, pasaron ante la formación masculina, que las observó con aire entre curioso y divertido. Aquello representó un incómodo indicador del menosprecio que aún iban a tener que soportar.[19]

Al día siguiente, los comandos comenzaron a convertirlas en soldados. Las pusieron a prueba en el campo de instrucción y hubieron de aprender las interminables regulaciones del ejército. A esas alturas, sin embargo, la amenaza que se cernía sobre Moscú era ya tal que ni los instructores ni sus alumnos lograban concentrarse. El 15 de octubre, un par de días después de llegar, supieron que iban a evacuar hacia Engels al 122.º grupo aéreo —pues tal era la denominación que se había asignado a los regimientos de Raskova—. Aquella ciudad, separada de Sarátov por el Volga, se encuentra a ochocientos kilómetros al sureste de Moscú y a trescientos de Stalingrado río arriba.

A la mañana siguiente atravesaron la ciudad cantando. Hacía mucho frío, y los tranvías, que habían dejado de funcionar, se hallaban a medio cubrir de nieve. Los pocos transeúntes se detenían a observarlas, y las señoras «se acercaban al borde de la acera y permanecían en silencio mientras hacían la señal de la cruz» y las miraban compungidas.[20] Si la mayor parte de la juventud moscovita creía que la capital no iba a caer en manos del enemigo y que este sería derrotado, los de la generación anterior, que ya habían sufrido durante la Gran Guerra y la consiguiente guerra civil, se mostraban pesimistas. El avance germano había sido demasiado rápido y topado con una resistencia demasiado escasa para que pudieran seguir confiando en la naturaleza inexpugnable de Moscú.

La ofensiva general de Alemania contra Moscú había comenzado el 30 de septiembre de 1941 y se desenvolvió con gran rapidez. Las tropas soviéticas habían rendido al enemigo las ciudades de Kaluga y Viazma, amén de seiscientos mil soldados y

oficiales en calidad de prisioneros de guerra. El 13 de octubre, los soldados alemanes cruzaron el Volga en las inmediaciones de Kalinin, donde las aguas eran un tanto menos profundas, y el 15 tomaron esta última población. Se hallaban ya a apenas ciento cincuenta kilómetros de Moscú. El enemigo no tardó en hacer llegar refuerzos y, tras superar las frágiles defensas soviéticas, tomaron la carretera de Leningrado en dirección a la capital. El Ejército Rojo ni siquiera tuvo tiempo de montar el frente Kalinin con el que defender la ciudad.

Aquel mismo día, Stalin firmó el decreto del Comité de Defensa Estatal titulado «Evacuación de Moscú, capital de la URSS». En él se estipulaba que el dirigente abandonaría la ciudad al día siguiente o en una fecha posterior, dependiendo de la situación. Aunque el Gobierno debía ser trasladado el mismo día de la publicación de aquel documento, los moscovitas estaban convencidos de que todos sus integrantes habían levantado ya el campo. En las colas de alimentos se había extendido el rumor de que los alemanes estaban lanzando folletos en los que declaraban: «Os vais a ir a la cama siendo soviéticos y os levantaréis alemanes». Era precisamente lo que había ocurrido poco antes en Oriol, y no eran pocos quienes temían que iba a repetirse en Moscú. Cierta joven escribió en su diario: «Todo el mundo está sumido en la confusión. Si ni las autoridades tienen la menor idea de lo que hay que hacer, ¿qué puede esperarse de los que están a su cargo?».[21] Los ciudadanos que no estaban planeando huir «observaban a quienes partían de día y de noche» y «veían al prójimo perder toda dignidad humana».[22]

Pese a haber estado prestando atención desde principios de octubre a la progresión de los alemanes junto con otros compañeros de la redacción del *Pravda*, el corresponsal de guerra Lázar Brontman no había «apreciado la magnitud de la amenaza».[23] El 15 de octubre, el enemigo hizo un avance tan resuelto como repentino que lo llevó a Naro-Fominsk, a setenta kilómetros al suroeste de Moscú. En aquel momento le comunicaron que, aunque el diario iba a ser evacuado, él y algunos otros iban a tener que permanecer en la capital a fin de «seguir publicando hasta el último momento posible». Cada nueva edición se convirtió en una labor hercúlea que no permitía descanso alguno antes de la siguiente. Caída la tarde del 16, Brontman condujo su vehículo de puerta en puerta a fin de recoger a quienes tenían que partir en tren aquella misma noche. Todos estaban «agitados hasta extremos terribles, mientras reunían sus pertenencias y toda clase de trastos, sollozando». En las calles reinaba una «confusión horripilante. Todos corrían para llegar a alguna parte, llevando maletas de un lado a otro», y no faltó quien saliera a pie de Moscú. «En la estación —anotó lacónico en su diario—, todo estaba inmerso en un caos diabólico, con gentes que pululaban perdidas de un lado a otro».

Añadió que Semión Gershberg, también periodista del *Pravda*, descolgó de la pared las fotografías de su esposa y su hijo diciendo: «Seguro que los alemanes se dedican a pintarrajearlas». Brontman no compartía su pesimismo, y lo cierto es que Gershberg recobró la confianza en los días siguientes, cuando las autoridades

superaron su parálisis.

El Moscú sobre el que marchó el 122.º grupo aéreo había previsto la rendición y se preparaba para una guerrilla urbana de resistencia. La noche del 16 de octubre se llenó a la carrera de explosivos el Teatro Bolshói. De hecho, los días previos habían sido muchos los establecimientos fabriles, los almacenes, las instituciones, los puentes y los comercios de relieve que se habían estado preparando para saltar por los aires. A fin de garantizar que las reservas alimentarias de la ciudad no caían en manos del enemigo, Aleksandr Sherbakov, secretario del Comité Regional del Partido en Moscú, dio órdenes de distribuir gratuitamente a la ciudadanía de la capital harina, cereales, conservas, prendas de abrigo y calzado (si bien más tarde recibió un buen rapapolvo por semejante «derrotismo»).[24] Se creó una barricada con troncos ante la entrada del Kremlin, que se camufló para que fuera irreconocible tanto desde el aire como desde tierra.[25] Se cubrieron sus muros a fin de que los edificios que lo conformaban parecieran bloques corrientes de viviendas, y a su lado se creó un puente falso sobre el río. A los tejados y fachadas que seguían a la vista se les dio también un aspecto más ordinario. Las estrellas rojas habían dejado de brillar sobre las torres para quedar escondidas tras contraventanas de madera, y de las cúpulas de las iglesias se hicieron desaparecer las cruces. Aunque llevaba tiempo vacío, el mausoleo de Lenin quedó incluido en una casa de recreo fingida hecha de lona, madera y cartón.

La más sagrada de las reliquias soviéticas, los restos mortales de Lenin, se había trasladado en un tren especial a la ciudad siberiana de Tiumén en una fecha tan temprana como la del 3 de julio[26]. Acompañaban al cuerpo el corazón del difunto; la bala que se le había extraído en 1922, cuatro años después del intento de asesinato perpetrado por la revolucionaria socialista Fania Kaplán; su cerebro embalsamado; el profesor Borís Zbarski, conservador jefe de la colección, y todo un equipo de apoyo. Acomodado con tan preciados objetos en una mansión alejada de las miradas de los curiosos y salvaguardada por la milicia y el NKVD, Zbarski informó al Gobierno que su «proyecto» se encontraba «en excelentes condiciones».[27]

Alarmados en grado sumo por el rápido avance alemán, los mandamases soviéticos corrieron a seguir tras el cadáver de su antiguo dirigente. Los cargos más elevados del partido y el Gobierno cargaron hasta arriba de posesiones sus grandes vehículos negros y partieron con rumbo este a lo largo de la carretera de los Entusiastas. Los acompañaban cientos de miles de personas cargadas con fardos y morrales en coches, carros y bicicletas, cuando no a pie.

Cada vez fue resultando más difícil seguir adelante, y el humor de los fugitivos se fue haciendo desesperado. No había nadie dirigiendo semejante tráfico ni tardó en estallar la violencia tumultuaria. La turba enfurecida detenía los vehículos oficiales y atracaba a sus ocupantes para arrojarlos a continuación a la cuneta. También la multitud que había quedado en Moscú rompió ventanas, echó abajo puertas y llenó carretas con las existencias de toda clase de establecimientos comerciales el 15 de

octubre. Aparecieron bandas de saqueadores que ocuparon los apartamentos evacuados y se apoderaron de cuanto había de valor en almacenes y negocios. Los impulsaba la libertad y el sentido de total impunidad con que habían topado de improviso.

El día 16, Radio Moscú volvió a emitir tras un silencio prolongado. El locutor anunció que Moscú se hallaba en grave peligro y recomendó a todos los residentes que abandonaran la ciudad. Un par de días después se restableció el orden y se aplacó el pánico ciego. Contra lo que aseveraban los rumores, Stalin seguía en la ciudad; aunque, si bien tal circunstancia lo hizo merecedor de considerable respeto, la capital habría de estar aún durante un mes más en una situación de peligro inminente.

Los platos de campaña que pendían de sus macutos tintineaban al compás de la marcha vagamente marcial de las muchachas. A un lado y otro llevaban asidas las pistoleras vacías, las cantimploras y las fundas de las máscaras de gas. Por más que se afanasen en caminar al paso, aún no se les daba demasiado bien. El frío era inclemente, y la nieve ligera les punzaba el rostro mientras rebasaban los tranvías inmóviles, las estaciones de metro convertidas en refugio, los parques en que se habían instalado las baterías antiaéreas y los comercios cerrados. Se abrieron paso entre la multitud para acceder al andén de la estación Kazanski que se les había asignado y pasaron horas cargando colchones, sacos y víveres en su vagón de mercancías dotado de calefacción. Cuando el tren arrancó, había caído ya la tarde. A esas alturas, las jóvenes habían dado con una canción muy oportuna:

> Adiós, Moscú querido:
> parto a expulsar al enemigo…

4

«O SEA, QUE ESTÁN RECLUTANDO HASTA A JOVENCITAS»

«Más allá de las montañas y los bosques, mucho más allá de los mares, aunque no en el Cielo, sino aquí, en la tierra…». Zhenia Rudneva recitaba con su aguda voz cantarina *El caballito jorobado*, cuento de Yershov que, siendo el preferido de muchos, resultaba demasiado largo para aprenderse de memoria. Ella, sin embargo, lo había hecho. Las muchachas amenizaron aquel largo viaje en tren con canciones e historias. Fueron muchas las que se sumaron al pasatiempo. Valia Krasnoshiókova recitó el *Cuento del Zar Saltán*, de Pushkin:

> Un viento juguetón agita el mar
> tratando de dar caza a su barquito…

Sin embargo, ninguna de ellas superaba el repertorio inagotable de fábulas, mitos y poesías con que las deleitó Zhenia. Ya resonaran las ruedas del tren sobre las vías, ya guardasen silencio por hallarse el vehículo descansando en un apartadero, la joven entretuvo un día tras otro a sus compañeras de viaje con historias de caballeros y doncellas hermosas, leyendas sobre las constelaciones, poemas e información de toda clase leída en un número incontable de libros. A todas les parecía increíble que cupieran tantas cosas en una sola cabeza. Sus nuevas amigas se reunían a su alrededor para escucharla con atención mientras la contemplaban admiradas. Saltaba a la vista que Zhenia no era como los demás.

«De este mundo no, desde luego», fue la primera impresión que de ella tuvo Valia.[28] Aquella muchacha de trenza larga y bien apretada en torno a su cabeza no era alta, poseía un cuello esbelto y se movía con cierta lentitud desgarbada. El brillo de sus ojos, grandes y de color celeste grisáceo, hablaba de su inteligencia y su dulzura.

Zhenia había ansiado servir en el frente desde los primeros días de la guerra. Su corazón, tan sencillo como sensible, estaba henchido de los ideales que habían inculcado a los de su generación los ideólogos soviéticos. Siendo aún colegiala, anotó en su diario tras ver la película *Lenin en octubre*:

Sé bien que, llegada la hora, voy a entregar mi vida a la causa de mi pueblo, igual que los héroes anónimos de esta obra maravillosa.

Quiero consagrar mi futuro a la ciencia, y voy a hacerlo. El poder soviético nos ha brindado todas las condiciones necesarias para hacer realidad nuestros sueños, por ambiciosos que puedan ser; pero como integrante del Komsomol, la causa común reviste para mí más importancia que mi propia carrera profesional. Tengo muy claro lo que voy a hacer: si el partido y la clase obrera lo requieren, dejaré a un lado la astronomía cuanto sea necesario para hacerme soldado o enfermera de campaña, o dedicarme a cuidar a las víctimas de la guerra por gases tóxicos.[29]

Cuando, en efecto, llegó la hora, Zhenia, una de las mejores estudiantes de su promoción en la Universidad de Moscú, abandonó su formación de astrónoma para hacerse soldado. Era la única hija de un matrimonio culto. Su padre había estado enfermo, y en el momento de partir a Engels, incapaz de revelarles la verdad, les dijo que iba a enseñar a los milicianos voluntarios a disparar ametralladoras. Sus padres, asombrados, no pudieron menos de preguntarse si no habría de veras nadie más cualificado para semejante ocupación.

Toda vez que sus padres no eran pobres en comparación con la inmensa mayoría de la sociedad soviética, aquel era el primer viaje que hacía Zhenia en un vagón de mercancías. Para muchas de las demás, procedentes de familias obreras empobrecidas o del campo, aquel medio de transporte no tenía nada de nuevo.

Aunque hoy son pocas las personas que han conocido algo así, durante la primera mitad del siglo XX no hacían falta explicaciones al respecto. Aquellos carruajes estaban hechos de tablones de madera, aunque contaban con un aislamiento doble, estufa de hierro y literas. En ellos recorrían millones de ciudadanos soviéticos su vasta nación a lo ancho y a lo largo, y los había que hasta vivían en su interior. Antes de la Revolución era normal que se usaran para transportar a los campesinos destinados a cultivar tierras nuevas, y tras ello sirvieron para llevar a los jóvenes a las obras del Komsomol; a los exiliados, a su lugar de destierro, y por supuesto, a los millones de presos condenados, a construir ciudades nuevas o a talar árboles en los bosques de Siberia, a menudo sin alimento y aun sin agua durante varios días. También en ellos se dirigían al frente los soldados jóvenes y fuertes, y volvían de él los heridos y los enfermos. La gente de a pie inventó una palabra para designarlos: *teplushka*, vocablo de sonido amable derivado del que se emplea para el calor y que connota la gratitud que sentían los viajeros al aislamiento de las paredes y la estufa que ardía en su centro, sin la que su subsistencia habría sido mucho más difícil.

Por cálido que pudiera llegar a ser semejante transporte, lo cierto es que carecía de todo aseo, y así, quien deseara aliviar el cuerpo debía pedir a sus compañeros que lo agarrasen de las manos mientras asomaba por la puerta abierta las partes adecuadas de su organismo. Valia Krasnoshiókova no olvidaría nunca la vez en que a Tania Sumarókova se le escurrió un pie y estuvieron a punto de dejarla caer. Superado el susto, la protagonista de esta anécdota pudo desternillarse de risa con las demás. El traslado se prolongó de manera interminable, aunque a ninguna de ellas se le habría ocurrido siquiera quejarse: eran soldados, y los soldados no viajan en primera.

La mayoría, como Valia Petrochénkova, futura piloto de caza, creció sumida en la escasez. Aquella joven hermosa de ojos oscuros y brillantes, cabello moreno rizado y hoyuelos en las mejillas pidió combatir en 1941 y vio rechazada su solicitud por considerar las autoridades que podía sacar más provecho a cuanto había aprendido en su club de vuelo si adiestraba a aviadores destinados al frente. En el momento de partir para asumir su nuevo cometido, había tenido unas horas para contemplar la habitación en la que se hacinaban sus padres y sus hermanos. El único regalo que pudo ofrecer su madre a aquella hija de dieciocho años que se embarcaba al mismo tiempo en su vida adulta y en un destino muy peligroso fueron buenas palabras. Ni una blusa, una almohada o una toalla: solo un puñado de mendrugos secos. Valia, que contaba con el uniforme del club de vuelo, dio a su hermana menor el único vestido que poseía. Ella era la mayor, y albergaba la esperanza de encontrarse pronto en situación de ayudar a los suyos.

Cuando llegó a su nuevo lugar de trabajo se lo encontró en un estado caótico. Tenía que instruir a treinta varones jóvenes en técnicas de paracaidismo. Algunos de ellos tenían su edad, pero otros eran mayores que ella. Casi todos los monitores de sexo masculino habían marchado al frente, y el futuro del club de vuelo resultaba más que incierto, ya que el Gobierno no le había asignado financiación alguna. Durante un mes y medio, mientras se organizaba la situación, tuvo que valérselas sola, con poca comida y durmiendo de noche en un colchón de paja dispuesto en un cobertizo unido a un establo, sin mantas, almohadas, sábanas ni toallas, y sin más prendas que las que llevaba puestas. Les quitaba las manchas con un trapo mojado y hacía lo posible por secar la ropa interior durmiendo sobre ella. Por la mañana, cuando llegaba la hora de usarla de nuevo, aún seguía húmeda. Ni siquiera podía asearse con propiedad, pues no le dieron jabón hasta que llevaba allí dos semanas.[30] Estuvo dos años entrenando a cadetes varones en aquel aeródromo, y aunque no dejó de pasar hambre ni otras penalidades, las condiciones fueron mejorando poco a poco; hasta que en 1943 la llamaron a filas y se alistó en el regimiento femenino de caza, necesitado de refuerzos tras sufrir numerosas bajas.

Lo que deseaban por encima de todo las muchachas de la unidad de Raskova era completar cuanto antes su adiestramiento y empezar a combatir. Igual que ella misma, apenas tenían la menor idea de cuáles eran las circunstancias que se daban en el frente, y aunque los alemanes se hallaban ya a las puertas de Moscú, temían que la guerra pudiese acabar antes de que tuvieran la ocasión de participar en ella. Cada vez que se detenía su tren en una estación, Raskova se afanaba enseguida en dar con el comandante militar para pedir que les permitieran entrar en acción cuanto antes. Sus facciones eran por demás reconocibles —y más agraciadas que en las fotografías—, y su proceder desenvuelto tenía un efecto inmediato en sus interlocutores, quienes, sin embargo, se limitaban a prometerle, invariablemente, que las mandarían al frente no

bien fuera posible.

No siempre resultaba sencillo llegar de entrada a la estación cuando su vehículo se hallaba en una vía distante. ¿Qué otra cosa cabía esperar cuando, como ocurría a menudo con los nudos ferroviarios de la Unión Soviética en aquel tiempo, no existía paso alguno habilitado para salvar más de una docena de vías ocupadas por trenes que parecían interminables? Militsa Kazárinova, la jefa de estado mayor de Raskova, recordaba la noche en que ambas se apearon para preguntar al inspector de carriles cuál era el modo de alcanzar el edificio principal. «Contad unas doce vías bajo los vagones y llegaréis a la estación», fue su respuesta.

Raskova se agachó de inmediato para avanzar bajo los vehículos, y Kazárinova, apurándose para no quedarse atrás, fue contando: un tren, dos trenes, tres trenes…, antes de perderse. Algunos habían empezado a andar, y no tuvieron más remedio que esperar. Al verlas, el comandante les preguntó sorprendido cómo se las habían compuesto para llegar a él. «Caminando a gatas por debajo de los trenes», respondió riendo Raskova. Él meneó la cabeza. La aviadora sabía muy bien que los vagones podían haber emprendido la marcha en cualquier momento y haberlas aplastado, pero ya hacía tiempo que se había acostumbrado a poner en riesgo su vida y la de los demás. «Tenemos prisa por llegar al frente», añadió, y no hizo falta más explicación. [31]

Todo esto hacía que en muchas ocasiones tuvieran que aguardar mientras su tren descansaba interminablemente en un apartadero a fin de ceder el paso a otros que llevaban más urgencia aún. Toda la nación se hallaba viajando de un lado a otro, en distintas direcciones, aunque a bordo de los mismos vagones *teplushka*. Los que transportaban tropas frescas avanzaban hacia poniente, y los que iban cargados de heridos y refugiados, hacia el este. Se estaban desalojando fábricas enteras con toda su maquinaria.

Los víveres que recibieron durante el viaje fueron los mismos que se les iban a administrar durante todas las hostilidades hasta la creación de un segundo frente por parte de los Aliados occidentales: pan de centeno, arenque y gachas de mijo. En lugar de té se les daba agua hirviendo, aunque ellas sabían sobrellevarlo: muchas estaban acostumbradas, si no al hambre, sí a la escasez.

Huelga decir que durante el traslado no tuvieron ocasión alguna de asearse ni de lavar las pocas prendas que conformaban su equipaje. Aunque no estaba prohibido vestir indumentaria civil, pocas llevaban mucho más que una muda de ropa interior (que no tardó en ensuciarse). Cualquier otra cosa no habría tenido sentido: dado que era poco probable que la fueran a necesitar en el frente, parecía más lógico dejarla atrás para que la aprovechase una hermana menor o la vendiera la madre en caso de necesidad extrema. En cualquier caso, la ideología comunista condenaba el apego excesivo a los bienes materiales, que se tenían por síntoma de una mentalidad burguesa. Las marxistas de verdad no atesoraban vestiditos.

Cuando la aceptaron en el grupo de Marina Raskova para ejercer de mecánica de

aviones, Valia Abánkina también dejó atrás una familia numerosa y un armario poco nutrido. Ante la petición de que elaborase un currículum con cuanto había hecho en su vida, respondió que aún no podía considerarse que hubiera vivido. ¿Qué iba a escribir?; ¿que había nacido y, tras ir a la escuela, había entrado a trabajar en una fábrica de motocicletas? En aquel momento, sin embargo, en su aún escueta biografía, como en la de todas las jóvenes combatientes de Raskova, estaba a punto de quedar grabado el capítulo más duro, pero también el más vívido y memorable, de toda su existencia.

Aquel primer día, antes de que hubiesen tenido tiempo de conocerse, las futuras mecánicas y armeras, llegadas del establecimiento fabril de Abánkina, la fábrica de aviones, la escuela de magisterio y la Universidad de Moscú, se mostraron reservadas. Además de Zhenia Rudneva habían acudido a la llamada de Raskova otras dieciséis jóvenes que seguían sus estudios de licenciatura o posgrado en las facultades de matemáticas, física, química, geografía o historia. La mayor de todas era Sasha Makúnina, nacida cinco o seis años antes que las muchachas de diecisiete o dieciocho que conformaban el grueso de la unidad. La guerra la había sorprendido de expedición geológica en los Urales, en un lugar tan remoto que no había sabido de la invasión alemana sino a los tres días de producirse. Aquella joven bajita de ojos grandes, que sabía pilotar un planeador y saltar con paracaídas, había querido estudiar geografía por la promesa de viajes, descubrimientos y aventuras que ofrecía tal profesión.[32] La guerra, sin embargo, constituía una peripecia mucho mayor que cualquier excursión; de modo que, en el viaje de vuelta de los Urales, Sasha no pensaba en otra cosa que regresar cuanto antes a Moscú. Como la mayoría de los jóvenes que habían crecido con la propaganda soviética, estaba convencida de que las hostilidades no durarían más de dos semanas; iban a librarse por entero en territorio alemán, y el enemigo no iba a resistir mucho tiempo. También ella tenía por prioritario combatir antes de que acabase la guerra.

El que, llegado el mes de octubre, comenzara a hacerse evidente que aún quedaba mucho para la victoria, no menguó la prisa de Sasha: quería formar parte de la campaña bélica cuanto antes y sin importar con qué función. El día 10, mientras daba clase a sus alumnos, la interrumpió su amiga Irina Rakobólskaia para decirle: «Están alistando voluntarias. Date prisa: es a las seis».[33] A su madre ya la habían desalojado, y su padre, aunque consternado, no pudo oponerse a su decisión y se limitó a decir con calma: «O sea, que están reclutando hasta a jovencitas». Los vecinos que compartían apartamento con su familia se despidieron de ella como si fuese su propia hija: lloraron y reunieron algo semejante al petate que solía ofrecerse a modo de regalo a quienes partían a la guerra. Secaron pan para el viaje y le plancharon la ropa interior.

Durante el largo trayecto, las jóvenes hablaron sin cesar de las familias que dejaban atrás, de las fábricas en las que trabajaban y las universidades en las que estaban estudiando, de los planes que tenían para cuando acabara el conflicto…; pero

sobre todo, lo que más las animaba era imaginar que probablemente iban a volar con Raskova. Habían oído que en su mismo tren viajaban aviadoras profesionales de verdad, que solo necesitaban que les enseñaran a pilotar aeroplanos militares. Debían de estar, claro, en un vagón aparte, y todas se preguntaban cómo serían. Las chiquillas que apenas un día antes habían estado entregadas a sus estudios suponían que debía de tratarse de personas muy especiales, mucho mayores y muchísimo más avezadas, valientes, inteligentes e instruidas que ellas. Si Raskova era para ellas una deidad, aquellas mujeres debían de ser cuanto menos semidiosas.

En realidad, eran mucho más terrenales que ellas: pocas habían concluido siquiera su formación secundaria, y la mayoría había entrado a formar parte de los clubes de vuelo procedente de fábricas y talleres. Fue el caso de Katia Budánova, una modesta joven de pueblo, muy enérgica e inteligente, aunque con una infancia triste. Su padre murió siendo ella pequeña, y su madre, incapaz de mantener a una familia numerosa, la puso a trabajar a los nueve años cuidando a los niños de otros. Solo tenía ocasión de descansar cuando estaba en la escuela rural. Tras asistir siete años a esta, la mandaron con una hermana mayor que vivía en Moscú. Allí la emplearon de mecánica en una fábrica de aeroplanos, y un club de aviación le dio, al fin, la oportunidad de empezar a ver cumplidos sus sueños. De aquí pasó a la escuela de vuelo, en la que alcanzó el grado de instructora. Participó en exhibiciones aéreas y acumuló un número nada desdeñable de saltos con paracaídas. Aquella actividad cambió por entero su vida.

Katia pudo enorgullecerse de ser la poseedora de un abrigo largo de cuero cuyos faldones podían abotonarse en torno a las piernas durante los saltos. Semejante obsequio, la prenda a la que aspiraba todo aviador, fue a completarse con un artículo de lujo que iba más allá de los sueños más irrealizables de la mayoría: un cuarto propio en la calle Sívtsev Krázhek de la capital. Al decir de sus amigas, desde aquel momento comenzó a desarrollar cierta actitud y arrogancia que hasta entonces no le habían sido propias: la chiquilla de pueblo, la operaria fabril, se había hecho piloto.

«Arriba, entre las nubes, con intrepidez…», cantaba Katia con su voz baja y melodiosa a la que se unían sin dudarlo el resto de cuantas viajaban a Engels. Cuando sus amigas pensaban en ella, recordaban aquel tono poderoso y las tonadas que gustaba de cantar, su cabello denso y ondulado y su sonrisa deslumbrante.

Estando aún en el tren, a muchas les había llamado la atención el aspecto de una muchacha menuda y esbelta a la que, pese a su uniforme masculino, nadie habría podido confundir con un chico. Tenía rizos de color castaño claro, ojos verdes, figura elegante y un movimiento agradable y sereno. Se llamaba Lidia, aunque se presentó como Lilia, y aunque nadie lo sabía, también era aviadora. ¿Quién era ella para competir con el célebre quinteto acrobático de Yevguenia Prójorova, del que se decía que también iba de camino para alistarse en la unidad de Raskova? Aquellas jóvenes tenían fama en toda la nación a resultas de las exhibiciones de vuelo anuales que se celebraban el 18 de agosto, Día de la Aviación, en el aeródromo de Túshino.

«Con todos vosotros, las aviadoras Popova, Beliáieva, Jomiakova y Glukhovtseva, todas comandadas por Yevguenia Prójorova, plusmarquista mundial de vuelo con planeador —declaraba el presentador—. Estas cinco mujeres audaces van a demostrarnos de inmediato su pericia». Entonces aparecían en el cielo cinco aparatos de tamaño modesto en apretada formación triangular para ponerse a ejecutar peligrosas acrobacias y a rizar el rizo sin perder siquiera un instante la perfección de tal figura. «Como si hubiera una sola persona pilotando cinco aviones», exclamaba entusiasmado el locutor.[34]

El público también estaba embelesado. Desde la tribuna del Club Central de Vuelo de Moscú contemplaban el espectáculo las autoridades gubernamentales, que habían llegado, como era de esperar, en sus limusinas GAZ-MI negras. Todos iban de blanco, ya llevaran trajes de paisano, ya uniformes militares con gorra. Hasta los zapatos eran blancos. Stalin, de pie en el centro y claramente más bajo que el resto, era el único que lucía su inevitable chaqueta de color caqui. Todos hablaban de la ejecución de aquellas acrobacias, haciendo gestos e imitando con mímica el vuelo de los aviones. Valentina Grizodúbova estaba presente con un vestido claro y un peinado a la moda. Raskova, una cabeza menor que ella, llevaba puestos el uniforme militar y la boina que la caracterizaban. Las dos hablaban con aire animado entre risas cuando notaron que las estaban filmando. Como el resto de cuantos compartieron aquella experiencia, estaban emocionadas.

El terreno montuoso que se extendía en torno al aeródromo se había visto invadido por una cantidad ingente de espectadores que ocupaban los asientos asignados por las entradas que tanto trabajo les había costado conseguir. El prado estaba dividido en cuadrados con cuerdas blancas. El público había llegado al remoto campo de aviación en tranvías plagados de viajeros tanto dentro como fuera, en remolques de camiones y hasta a pie.

Los aviones escribieron en el cielo: «Gloria a Stalin», y se desplegaron en lo alto estandartes colosales que mostraban un favorecido perfil de tres cuartos del dirigente. El presentador hablaba en tono ampuloso de los «halcones de Stalin», y declaró que, en su nombre, «en cuanto lo soliciten el partido y el Gobierno, los pilotos soviéticos van a abalanzarse sobre el campo de batalla como bandadas de águilas para defender las fronteras soviéticas y aniquilar al enemigo en su propio territorio».

Yevguenia —o Zhenia, como la llamaban por lo común— Prójorova, participante habitual de estos espectáculos acrobáticos, corrió a defender su nación «en cuanto lo solicit[aro]n el partido y el Gobierno». Su quinteto, en cambio, quedó dividido, pues a Engels solo la acompañaron Raisa Beliáieva y Lera Jomiakova. Las tres habrían de morir en combate.

Pese a todos los empeños de Raskova, hicieron falta diez días completos para salvar los ochocientos kilómetros del viaje a Engels. No tardó en reconocer que iba a

necesitar mucho tiempo para convertir en verdaderas combatientes a las jóvenes a su cargo. Antes incluso de subir al tren, Kazárinova había inspeccionado a la centinela responsable de la custodia de los efectos del 122.º grupo aéreo que aún habían de embarcarse. Aunque la supervisión del cambio de guardia era cometido de Katia Budánova, esta dormía como un tronco sobre la mesa de un cobertizo helado. Kazárinova la llevó a donde se encontraban apiladas las cajas, las bolsas y los colchones que conformaban las pertenencias de la unidad; pero no vieron a nadie vigilando. En ese momento se produjo una incursión aérea, y cuando acabó y guardaron silencio las baterías antiaéreas, los gritos de Budánova acabaron por llamar la atención de las guardias, que asomaron la cabeza con gesto somnoliento tras el montón de colchones en el que, según le explicaron, se habían refugiado del frío. Kazárinova dio parte de tamaña negligencia a Raskova, quien, no obstante, se limitó a reír mientras respondía: «Camarada capitán, usted quiere que se hagan soldados de la noche a la mañana, y no es tan sencillo».[35]

Una de las decisiones trascendentales que Raskova tuvo tiempo de tomar durante el viaje en lo relativo a sus combatientes fue la de no trenzarse el pelo. Había visto a dos jóvenes de uniforme apearse en una de las detenciones y echarse a correr al costado del tren. Al topar con Raskova y Kazárinova, les pidieron permiso para echar cartas al correo. Ella asintió, y las muchachas siguieron su acelerada trayectoria cogidas de la mano. Llevaban la cabeza coronada de largos rizos apelmazados por el viaje. Kazárinova comentó que no le hacía gracia que las viese descubiertas el comandante de la estación y que, en cualquier caso, pensaba que no debería permitirse el pelo largo en una unidad militar. Soltando un suspiro, Raskova le dio instrucciones de redactar la orden de que, a su llegada a Engels, todo el personal debía cortarse el cabello.[36]

El resto de viajeras también enviaron correspondencia durante las paradas a la vida de paisanas que habían dejado atrás tan solo hacía unos días. Mientras regresaban a la carrera a su vagón, preguntaban a cuantos había en el andén si tenían noticias. ¿Qué estaba ocurriendo en el frente? ¿Resistía aún Moscú?[37]

5

«¿POR QUÉ NOS ABANDONÁIS, CHICOS?»

Los alemanes, que fueron rechazados de la capital en los días que siguieron a la partida de Raskova, no tardaron, sin embargo, en volver a la carga. El 19 de octubre de 1941 se declaró el estado de sitio. «Todo aquel que provoque disturbio alguno —advertía el decreto del Comité de Defensa Estatal— deberá ser acusado sin dilación y llevado ante un tribunal militar. Los espías y demás agentes enemigos que inciten a la rebelión serán fusilados de forma sumaria»[38].

El 20 de octubre se rindieron las unidades del Frente de Briansk, a unos trescientos ochenta kilómetros al suroeste de Moscú, tras quedar aisladas por el avance de los carros de combate enemigos. El aspecto lamentable de los soldados soviéticos capturados conmovió hasta al mariscal de campo Von Bock, general al mando de la progresión alemana. «La visión de decenas de miles de prisioneros de guerra rusos —escribió— mientras caminan arrastrando los pies sin apenas guardias hacia Smolensk provoca una impresión terrible. Aquellos desdichados pasaban con aire ausente ante mi vehículo en columnas interminables, extenuados y hambrientos. Algunos de ellos se desplomaban y morían allí mismo, sobre el asfalto, por las heridas sufridas en el campo de batalla»[39].

Cuando tocaba a su fin el mes de octubre, el avance germano se había visto retrasado por lluvias copiosas que hicieron intransitable un buen número de carreteras. Poco después se instaló el frío inclemente del invierno para acabar de echar por tierra la moral de unas tropas que no estaban habituadas a semejantes condiciones climáticas. Con todo, las unidades soviéticas de refresco no dudaron en trasladarse, el 7 de noviembre (fecha en la que se celebraba el aniversario de la revolución del 25 de octubre tras la reforma del calendario antiguo), al frente desde el desfile de la Plaza Roja a fin de defender Moscú. Las acompañaba una milicia voluntaria de la capital conformada por gentes que no habían podido entrar en las tropas regulares por exceso de edad, por falta de salud o por estar empleadas en ocupaciones importantes para el funcionamiento de la nación. Algunos de sus integrantes vestían uniformes militares, raídos en muchas ocasiones, y otros, chaquetas acolchadas o abrigos de paisano, y se cubrían la cabeza con gorros de pieles, con gorras de plato o con sombreros corrientes. Los más iban a encontrarse

con la muerte: aunque resulta difícil determinarlo con confianza, se cree que de aquellos 120 000 milicianos cayeron 100 000 en combate.

La posibilidad de perder Moscú se tenía por una catástrofe punto menos que equivalente a la de perder la guerra. Anna Yegórova no podía siquiera imaginar las consecuencias de tal hecho, aunque ya había contemplado con incredulidad el desmoronamiento de las defensas de la Unión Soviética. En otoño de 1941, después de que los ejércitos alemanes Sur y Centro lograsen envolver al sureste de Kiev, en septiembre, a las fuerzas principales del frente soviético Suroeste, que perdió a más de 600 000 hombres entre muertos, desaparecidos o —lo que resultó aún más desastroso— capturados, los alemanes emprendieron una ofensiva sobre la cuenca carbonífera del Donets.[40] La toma de la región de Dombás era una de las principales prioridades de los planes trazados por Hitler antes de la guerra. En ella se producía el 60 por 100 del carbón de la Unión Soviética, el 40 por 100 de su hierro y el 23 por 100 de su acero. El Führer estaba convencido de que el resultado final de su campaña estaría determinado por la conquista de aquel territorio, situado entre el mar de Azov, el curso bajo del Don y el curso bajo y medio del Séverski Donets. No dudaba que los soviéticos tendrían que abandonar su resistencia si los privaba de aquellos minerales.[41]

Anna Yegórova se hallaba en Stálino (Donetsk) poco antes de su rendición. Por increíble que le pareciese, una ciudad con semejante nombre podía caer en manos del enemigo, tal como hizo el 16 de octubre. Mientras avanzaban hacia su principal objetivo, Rostov del Don, los alemanes habían capturado de improviso el día 8 el relevante puerto soviético de Mariúpol, en el mar de Azov, y tras librar una escaramuza con tropas del Ejército Rojo tomaron el no menos importante de Taganrog el 17. Aunque a continuación perdieron ímpetu cuando las lluvias del otoño tornaron las carreteras en lodazales y comenzó a faltar el combustible, Hitler insistió en proseguir la ofensiva.

Aun cuando estaba en el frente, en Stálino, Anna no dejaba de pensar en Moscú, ciudad que consideraba su segundo hogar y en donde había ayudado a construir las primeras estaciones del metro. Había ido a vivir allí con su hermano mayor siendo una adolescente de piernas largas vestida con una bufanda desteñida de pionera y un par de botas de tobillo elástico que le había hecho un tío suyo. La vida de la capital le resultó asombrosa: intensa y desafiante, muy distinta de la existencia rural que había conocido entre los pinares de Tver. Aunque su madre le había permitido dejar el pueblo con la condición de que se matriculara en la universidad, una vez allí la reclutó el Komsomol para trabajar en la construcción, y para los moscovitas de preguerra no había proyecto alguno que superase a la red ferroviaria subterránea.

Stalin había decidido que el metro de Moscú tenía que ser distinto por entero de los sistemas utilitarios creados en otras capitales europeas, en donde la decoración económica de las insulsas estaciones hacía que fuesen imposibles de distinguir entre sí. El de su capital iba a ser el más avanzado y hermoso del mundo. Poco importaba

que los habitantes de las zonas rurales vivieran hacinados en barracones desprovistos de agua y aseos, o en apartamentos comunales que alojaban a diez personas por habitación: el metro iba a pertenecer al pueblo y sus estaciones no iban a tener nada que envidiar en belleza ni suntuosidad a los palacios de la antigua nobleza. Quienquiera que entrase en ellas iba a poder sentirse satisfecho y orgulloso de sus circunstancias y preciarse de sí mismo.

El diseño y la construcción del metro atrajo a los mejores arquitectos, escultores y artistas del momento. No se escatimó en mármol —acarreado desde miles de kilómetros de distancia—, en cristal, ni en dorados. Los ideólogos soviéticos calcularon que aquellos palacios subterráneos servirían de sustituto a las iglesias destruidas por el régimen al exaltar y aplastar a un tiempo el espíritu humano e infundirle un temor reverencial. La nueva deidad, sin embargo, era un hombre bajito picado de viruelas con un brazo atrofiado.

De todos los proyectos megalómanos de Stalin, el del metro fue el único para el que no utilizó la mano de obra forzada de los presos del Gulag, sino la labor de los muchachos y muchachas del Komsomol. En aquella época no había una sola ocupación que estuviese vedada a las mujeres, y Anna Yegórova ejerció de instaladora de barras de acero en la obra de la estación de Krasnie Vorota. Como otras de su edad, acarreaba dicho material sobre los hombros, doblada por el peso de la carga. Ninguna de ellas se quejaba, ya que debían demostrar con orgullo que las muchachas podían asumir el trabajo de cualquier hombre. A medida que avanzaba el proyecto, fue dominando, igual que el resto, otros cometidos. Más adelante, cuando hizo falta alicatar y enyesar, todos ellos colaboraron, deseosos de construir su propia estación desde el principio hasta el final. En octubre de 1934, cuando recorrieron la línea los dos vagones rojos del primer tren, Anna y sus amigos corrieron tras ellos, bailando y abrazándose. El 6 de febrero de 1935, los constructores del metro recorrieron trece de las estaciones que habían creado y se detuvieron en las primeras paradas de un ferrocarril subterráneo soviético.[42]

Con dieciséis años se había hecho socia de un club de aviación, y mientras se afanaba en los túneles de las estaciones más profundas, no dejaba de soñar con volar. Después de adiestrarse con planeadores y U-$_2$ de entrenamiento y hacer sus primeros saltos, decidió entrar en una escuela de pilotos. Aprobó con distinción los exámenes de ingreso, superó el severo escrutinio de un equipo médico y pasó a ser cadete. Sin embargo, hubo de interrumpir sus estudios de forma abrupta cuando las autoridades descubrieron que su hermano mayor había estado preso de la policía secreta. La expulsaron aquel mismo día.

Pese a este contratiempo, acabó por graduarse con la ayuda de una serie de buenas gentes, aunque para ello tuvo que viajar a la ciudad ucraniana de Jersón. Desde entonces hasta el final de las hostilidades ejerció de instructora en un club de vuelo de Kalinin, cerca de su madre y del pueblo en que había nacido. El domingo 22 de junio de 1941 se hallaba sentada con unos amigos a la orilla del Volga cuando oyó

por la radio de una embarcación que pasó cerca de ellos que la Unión Soviética se hallaba en guerra. Enseguida decidió que haría cuanto estuviese en sus manos por luchar de piloto en el frente. Era así como mejor podía ayudar a una patria que tanto le había dado. El campo de batalla le permitiría desplegar las habilidades que había adquirido durante sus años de estudiante e instructora.

En el banderín de enganche le dijeron lo mismo que a otras aviadoras: ya habría tiempo de embarcarse en misiones de combate; por el momento, lo que hacía falta era adiestrar a pilotos varones destinados al frente. Le dieron órdenes de ejercer de instructora de vuelo en Stálino, aunque ni siquiera había llegado a su destino cuando oyó que el club de aviación había sido evacuado junto con las fábricas, las instituciones y las viviendas: la capital de la industria carbonífera de la Unión Soviética estaba a un paso de caer en manos del enemigo.

Tras recorrer el aeródromo desierto, Anna, sin nada más que hacer, acudió a la última representación del teatro de la ópera, en donde representaron *Carmen* un día antes de ser desalojado. Sin embargo, ella tuvo la sensación de estar contemplando el espectáculo «a través de un cristal» y ni siquiera se dejó conmover por aquella historia de amor y muerte. Al día siguiente topó de manera fortuita con el teniente de cierta unidad de vuelo que buscaba pilotos en el club aéreo y el hospital. Anna se ofreció voluntaria, y pese a su sorpresa, acabó por ser admitida en la escuadrilla de transmisiones del frente Sur. Aunque tal decisión se tomó a regañadientes, lo cierto es que en el caos de la retirada de los primeros días de la guerra no había tiempo de buscar a aviadores varones. Cuando los alemanes amenazaron con tomar Moscú, Anna ya llevaba un mes pilotando cerca de las líneas de combate llevando órdenes a las tropas en retirada, transportando a oficiales de enlace y determinando la posición de las unidades de tierra. Iba a los mandos de un U-$_2$, el mismo avión en el que había aprendido a volar y en el que había enseñado a sus alumnos.

Se trata del biplano modesto y de escasa solidez diseñado a finales de la década de 1920 en el que habían dado sus primeros pasos todos los héroes y las heroínas de este libro. Tenía dos carlingas: una para el alumno y otra para el instructor, y desde las dos era posible gobernarlo. Cuando el segundo consideraba que aquel estaba capacitado para volar sin compañía, hacía colocar en la plaza trasera, a modo de lastre, un saco terrero al que todos llamaban Iván Ivánovich. El U-$_2$ era un aparato pequeño, ligero y poco veloz de contrachapado y percal, tela fina de algodón, que por lo tanto resultaba barato. Nadie se había quejado de él antes de la guerra, y cuando el comienzo de las hostilidades exigió confiscar los aparatos de los clubes de vuelo para usarlos en el frente, el «fumigador», el «pato» o, como lo llamaron los alemanes, el «ruso de contrachapado», se convirtió en una herramienta básica irremplazable. Transportaba heridos, transmitía mensajes, lanzaba provisiones a las unidades del ejército y los partisanos asediados y hasta se adaptó para llevar artefactos explosivos bajo las alas y hacer las veces de bombardero nocturno. Podía despegar desde un claro de reducidas dimensiones y tomar tierra en una carretera.

Nikolái Polikárpov, diseñador de aquel aeroplano pequeño y de inmensa utilidad, recibió un reconocimiento muy propio del régimen soviético: fue el primero de los ingenieros aeronáuticos arrestados en 1929. En este sentido, no debió de ser de gran ayuda el que su padre fuera sacerdote.[43] Sus siguientes creaciones las hizo desde la cárcel, lugar que, en opinión de los dirigentes del NKVD, fomentaba su productividad y la de sus colegas de profesión al hallarse exento de distracciones. «La labor de tales especialistas no puede desarrollarse de forma eficaz sino en un entorno militarizado diametralmente opuesto al ambiente corrosivo de las instituciones civiles», escribió Guénrij Yagoda, uno de los iniciadores de las represiones del estalinismo, en cierta carta remitida a Mólotov.[44] Polikárpov tuvo suerte, toda vez que recibió el indulto después de que Valeri Chkálov, piloto de pruebas de gran ascendiente entre el público y las autoridades, exhibió ante Stalin el caza I-5, cuyo diseño había dirigido aquel. Andréi Túpolev y Vladímir Petliakov, en cambio, pasaron mucho más tiempo entre rejas, en tanto que Serguéi Koroliov, el creador de la nave que llevó al espacio a Yuri Gagarin, habría muerto en el Gulag de no haber sido trasladado a una instalación penal del NKVD.

Para Anna Yegórova, que volaba en las inmediaciones de las líneas de combate, el U-2 resultaba de todo punto indefenso. Aquel aeroplano pequeño y frágil, susceptible de ser abatido incluso con un fusil, podía topar en cualquier instante con un caza alemán, y en tal caso, dada su escasa velocidad, solo podía escapar a plena luz del día si descendía en picado para volar casi a ras de suelo.

Los alemanes ocuparon Kiev el 19 de septiembre de 1941. Las tropas soviéticas que emprendieron la retirada a través de Ucrania apenas parecían un ejército. Las unidades que tenía por misión encontrar Yegórova no marchaban en columnas, sino en grupos caóticos. Harapientos, extenuados y famélicos, arrastraban con ellos a duras penas sus armas y a sus heridos. Renovada su esperanza al ver la estrella roja de su avioncito, los soldados se ponían a agitar en el aire manos, gorras y cascos. Aunque tuvo que aterrizar varias veces en pueblos que corrían peligro inminente de ser capturados, el U-2 no falló nunca. En ocasiones, de hecho, despegó con agujeros de bala en las alas.

Al saber que lo que había de transmitir eran órdenes de retirada, no podía menos de preguntarse qué necesidad había cuando el ejército llevaba ya tanto tiempo retrocediendo. En determinado momento voló al cuartel general del frente Suroeste, instalado en el aeródromo de Járkov, y tras encontrarlo todo sumido en una confusión descomunal, aprendió que en tiempos de guerra resulta tan fácil robar un avión como un caballo.

Un piloto de su escuadrón, que había llegado antes que ella al campo de aviación con correspondencia secreta, se encontró en el momento de regresar con que su aparato se había esfumado del área de estacionamiento. De hecho, en los alrededores

había no pocos aviadores «sin montura» por haber sido destruidos sus aeroplanos en el campo de batalla o en tierra, tal como había ocurrido a muchos durante los bombardeos alemanes. Anna y su compañero recibieron órdenes de buscar la aeronave desaparecida, pero fueron incapaces de dar con ella. En el viaje de regreso, tras hacer escala en el aeródromo de Chugúiev y salir del comedor con las manos vacías, regresó a su U-2 y vio en la carlinga a un comandante que gritaba:

—¡Contacto!

Aferrado a la hélice había un segundo aviador de idéntica graduación ayudándolo a arrancar el motor. Su sorpresa se mudó en una rabia que la llevó a olvidar su graduación inferior y a emprenderla a puñetazos contra él mientras exclamaba:

—¡Quieto ahí, ladrón! ¡Delincuente! ¿No tienes conciencia, o qué?

El agredido se volvió con calma para mirarla.

—¿A qué vienen esos gritos? —le contestó—. ¿Te has creído que estás en el mercado? Basta con que nos digas que es tu avión para que vayamos a buscar otro que esté abandonado.

Cuando se alejaron, uno dando grandes zancadas con aire resuelto y el otro trotando tras él, casi sintió lástima por ellos.

En cierta ocasión, estaba refiriendo las peripecias vividas en el frente un piloto de U-2 que había sobrevivido a la guerra cuando su esposa, que había pasado todo el conflicto sirviendo en las unidades de tierra, le aseguró que se había ahorrado lo peor de aquellos años mientras volaba de una base aérea a otra y disfrutaba de la ración de chocolate Kola que se otorgaba a los aviadores.[45] Járkov cayó el 24 de octubre de 1941. Los soldados de las unidades en retirada que contemplaba Anna Yegórova desde los cielos no habían visto otra cosa que la inmundicia y el horror de una guerra exenta por entero de ningún atributo romántico.

Entre aquellas gentes abatidas y exhaustas se encontraba Ania Skorobogátova, que caminaba con pasos pesados calzada con unas botas demasiado grandes para su pie. A sus dieciocho años, no era más que un suspiro de chiquilla de nariz recta, cabello denso y ojos de gran viveza y tan azules como nomeolvides. Desde pequeña había soñado con ser piloto, lo que la había llevado a hacer un curso en cierto club de aviación.[46] Cuando estalló la guerra se presentó en el centro de reclutamiento, en donde la informaron de que, si bien no estaban reclutando aviadoras, podía alistarse en un curso de operador de radio para unidades aerotransportadas. Así lo hizo, con la esperanza de combatir y suponiendo que más tarde o más temprano se haría necesaria su experiencia en el manejo de aviones.

Comenzó a asistir a las clases que se ofrecían en Járkov, pero aquel fue un tiempo muy desconcertante: las calles de aquella hermosa ciudad se habían llenado ya de material militar; los hospitales estaban a rebosar de heridos, y día y noche les llegaba el tronido distante de «la voz de la guerra». Las unidades soviéticas se retiraban a

Stalingrado, y aquel movimiento de tropas quedó grabado en la memoria de muchos testigos como el momento más desesperado de las hostilidades, más aún que los propios combates. Los soldados en retroceso estaban hambrientos, desfallecidos y, en muchos casos, desmoralizados por completo. Vladímir Pivovárov, al mando de un pelotón de reconocimiento, recuerda el día en que encontró una colmena en un arcén. Sus camaradas y él corrieron a abrirla para hartarse con la miel que contenía. Tal cosa les provocó más sed aún, y en aquel momento tan inoportuno oyeron gritar: «Comunistas y miembros del Komsomol, ¡adelante con vuestras armas!». Los alemanes se hallaban a escasa distancia. Sin embargo, a medida que avanzaban, repararon en una balsa de agua de escasas dimensiones y, haciendo caso omiso tanto de las órdenes de sus superiores como de la amenaza del enemigo, se lanzaron a beber y llenaron de lodo, sin remedio, el contenido.[47]

El curso de operadores de radio de Ania también se retiró. La joven no pudo menos de afligirse cuando supo que les ordenaban retirarse a Rósosh, ciudad de la estepa situada entre Járkov y Stalingrado. Aquello la alejaba aún más de sus padres, a los que había tenido que dejar atrás en un pueblecito cercano a Taganrog. Así fue como, a su corta edad y sin nadie a quien acudir en busca de ayuda o consuelo, se vio arrojada a la edad adulta.

Se hizo muy amiga de otras tres jóvenes de su mismo curso: Frida Katz, de Gómel; Ania Stobova, de Poltava, y Lena Bachul, de Moldavia. No tardaron en conocerse como «las tres hermanas», y juraron no separarse nunca. Ella fue la única que sobrevivió a la guerra.

A cada uno de los futuros operadores de radio se les asignó un fusil oxidado y sin munición. Esto último no revestía demasiada importancia, toda vez que aún no les habían enseñado a disparar. Además, les dieron botas y abrigos «en los que aún era posible crecer unas cuantas tallas», y les dijeron que echaran en su macuto cuanto fuesen a necesitar. Ania envió una carta a su madre antes de dejar Járkov, sin saber siquiera si llegaría jamás a leer el mensaje emotivo y sincero, escrito en versos banales, que concluía diciendo: «Hasta pronto, pues: ¡volveré triunfante!». El centenar aproximado de jóvenes de uno y otro sexo que conformaba su grupo salvó a pie los doscientos cincuenta kilómetros que los separaba de Rósosh. En un primer momento marchaban de día. La experiencia fue horripilante, pues de cuando en cuando recibían la visita de aviones enemigos con cruces en las alas que casi les rozaban las cabezas. Las aldeanas de los pueblos por los que pasaban les daban maíz hervido de comer, aunque añadían con voz lastimera: «¿En manos de quién nos vais a dejar, criaturas?». Compartían carretera con refugiados que, cargados con sus exiguas posesiones, tiraban de niños y guiaban a sus vacas. Se puso a llover y estuvieron una jornada completa empapados. Entonces, los oficiales, considerando que resultaba muy peligroso proseguir de ese modo, optaron por hacer que se refugiaran por el día en cobertizos y no emprendiesen camino hasta después de caer la tarde. Tampoco esto resultaba sencillo, pues en ocasiones llegaban a dormirse de pie. En todo

momento los acompañaron los lamentos de las campesinas que les gritaban: «¿Por qué nos abandonáis, chicos?».

Cuando llegaron al fin a Rósosh, población que había estado bien a la retaguardia del frente en el momento de su partida, toparon con que a esas alturas no se hallaba muy lejos del campo de batalla: los alemanes parecían haber seguido de cerca sus pasos. Aún les quedaba un día de marcha hasta llegar a Stalingrado, de la que apenas los separaba el río Don.

Retomaron sus clases de transmisión y recepción de mensajes radiofónicos, y aprendieron a emplear el código Morse.[48] Ania calculó cuánto duraría el curso y se resolvió a hacer que le asignaran una unidad de las fuerzas aéreas: no había abandonado las esperanzas de volar.

6

«NO ES MÁS QUE UNA CHIQUILLA QUE NO HABÍA VISTO MORIR A NADIE»

Era de noche cuando el 122.º grupo aéreo de Raskova llegó al fin a Engels. El andén estaba desierto. Llovía y había niebla, y la ausencia de luz hacía difícil determinar si se hallaban, en efecto, en el lugar adecuado.[49] A tientas por la oscuridad, dio al fin con el oficial de guardia de la guarnición militar, quien le dijo que las estaban esperando. A continuación las llevó al gimnasio del club de oficiales, en donde, al igual que en su vagón, habrían de alojarse las muchachas en literas de dos alturas. Para ella habían reservado una sala confortable en la que habían colocado una cama de grandes dimensiones sobre una alfombra. Ella hizo retirar ambas cosas de «sus aposentos», tal como lo bautizó en tono burlón, y disponer dos camastros para ella y su jefa de estado mayor.

Después de tantos días de alimentos envasados en el tren, las jóvenes se alegraron de que les sirvieran «rubias» (gachas de mijo) calientes en el comedor de la guarnición. Comenzaron a instalarse. Su llegada «sirvió para amenizar en extremo» a los hombres de otras formaciones aéreas allí destinadas.[50] Una formación constituida enteramente por mujeres, y encima aviadoras, parecía cosa de otro mundo. No tardaron en asignarles el apodo de «las Muñequitas». Cuando su representante del Komsomol, una moza carrilluda y seria por nombre Nina Ivákina, se presentó como su oficial político ante el teniente que tenían por instructor, este «puso unos ojos como platos y exclamó sorprendido: “¡No me digas que hasta tenéis oficiales políticos, como en un regimiento de verdad!”». Al saber que los alumnos varones de la escuela militar de vuelo de Engels miraban con desprecio a las muchachas, Vera Lomako, célebre piloto de la Unión Soviética que, como Raskova, había establecido varias plusmarcas en vuelos de larga distancia, las animó a tratarlos a ellos con fulminante displicencia. Raskova sonreía, sabedora de que, llegado el momento, sus niñas iban a demostrar que no tenían nada que envidiar a los hombres.[51]

Engels se hallaba aún alejada de las líneas de combate. Aunque los alemanes habían llegado ya a las inmediaciones del Volga, estaban todavía a cientos de kilómetros de allí río arriba. En aquel remanso de paz olvidado, tal como lo

describieron con desdén las jóvenes pilotos, se daban las privaciones propias de tiempos de guerra. Dado que el trente estaba dejando los municipios sin mano de obra masculina, el simple hecho de subsistir exigía penalidades incesantes. Escaseaba el alimento, y las madres que tenían hijos pequeños se ofrecían gustosas a cocinar para los soldados acantonados en sus hogares o a hacerles la colada a cambio de aunque fuera una porción ínfima de la semolina de sus raciones.[52] La modesta ciudad que llevaba el nombre de uno de los fundadores del comunismo era, conforme a la común opinión de las aviadoras, «un cuchitril». «Las casitas miserables que la poblaban estaban hechas de arcilla y tenían la espalda encorvada de la edad», escribió en su diario Nina Ivákina. Los adobes que conformaban los muros de la mayoría estaban mezclados con paja y maleza. En el centro, sin embargo, había cuatro edificios de piedra: el cuartel general del NKVD, la sede del Comité del Partido, el palacio de los Jóvenes Pioneros y el cine Patria. Los comercios eran chozas de una sola planta hechas con piedras que ofrecían las menudencias habituales de los pueblos, idénticas todas entre sí e incapaces de satisfacer el gusto en el vestir de la más provinciana y menos exigente de las chicas.[53] Sus calles, además, estaban plagadas de perros callejeros de una cobardía excepcional.

Aun así, en todo lo demás, Engels constituía un lugar inmejorable para adiestrar pilotos. La árida estepa que lo rodeaba era totalmente plana: un gigantesco aeródromo en el que cabía tomar tierra donde le viniese en gana al aviador. A esta extensión se unía en invierno la inmensidad del Volga helado como posible pista de aterrizaje. Había muchos más días aptos para el vuelo allí que en la región central de Rusia, y por el momento, el frente seguía estando a una distancia considerable.

El nuevo hogar de las muchachas era un barracón en el que cada una tenía su lugar sobre un entarimado, una manta gris de franela y un colchón de paja. Todas se hallaban alojadas en una única sala de grandes dimensiones. Aunque, por supuesto, semejantes condiciones resultaban punto menos que intolerables para un número reducido de las nuevas, entre las demás eran pocas las que estaban acostumbradas a una vida mucho mejor. Las de familias campesinas se habían criado en casas sin más muebles que una mesa de madera y un par de bancos. Huelga decir que ninguna de ellas disponía de cuarto propio, si bien, en ocasiones, los padres dormían separados del resto por una cortina o aun en la «habitación de invitados» de la cabaña. Los demás se tendían junto a la estufa, sobre los bancos o en el suelo. Nadie tenía sábanas ni fundas de almohada, y todos compartían la misma fuente de comida, de la que tomaban el alimento con cucharas de madera, y hacían turnos para tomar la sopa. Del reparto de la carne, cuando había, se encargaba el cabeza de familia.

Cuando los campesinos abandonaban las regiones rurales para ir a trabajar a las fábricas de la ciudad, los albergaban en barracones de obreros, en donde vivía sin comodidades un número considerable de personas. Hasta quienes lograban hacerse

hueco en un apartamento tenían que compartir, por lo común, su habitación con el resto de su parentela. En la cocina comunal había una mesa y un armario para cada familia, que cocinaba en una estufa de grandes dimensiones. El mismo retrete tenía que servir para todos, y la misma palangana con agua. Había que ir a lavarse a los baños públicos, porque los pisos carecían de semejante lujo. Antes de la guerra eran ya muchos los ciudadanos soviéticos que habían conocido el hambre de verdad.

Lo primero que hizo Raskova al llegar con sus chicas a Engels fue mandarlas a darse un baño y cortarse el cabello. La orden que redactó su jefa de estado mayor, y que se leyó en voz alta cuando apenas habían abandonado el andén de la estación, dejaba claro que no se iba a consentir que llevasen el pelo por debajo de la mitad de las orejas. Un barbero de edad avanzada se puso a trabajar en ello, y poco a poco se fue alfombrando el suelo de mechones largos, más claros y más oscuros, rizados y lisos.

Cuando el anciano acabó con ella y se retiró del espejo, la futura navegante Natasha Meklin creyó ver a un muchacho que clavaba en ella la mirada. «Aquella no podía ser yo: la que se aferraba a los brazos del sillón y me contemplaba entre sorprendida y alarmada era otra persona»[54]. Aquel joven tenía en la parte de atrás de la cabeza un mechón rebelde imposible de aplacar. «No es nada —la tranquilizó el barbero—: es por el peinado nuevo. Ya verás como no tarda en asentarse. ¡Siguiente!».

Le había llegado el tumo a Zhenia Rudneva, que dedicó no poco tiempo a deshacer su trenza rubia larga y apretada antes de agitar la cabeza y hacer que su cabello dorado cayese como una cascada por encima de sus hombros. Todas quedaron heladas. ¿También tenía que acabar aquello en el suelo? El barbero la miró y, sin saber qué hacer, dedicó unos instantes a abrir y cerrar cajones en silencio antes de preguntar: «¿Va fuera todo?». Ella alzó la mirada con gesto sorprendido y asintió con la cabeza.[55]

Aunque la mayoría se despidió de sus trenzas con aquella misma serenidad, hubo quien lloró por la suerte bien de su propia melena, bien de la de alguna compañera. Para conservar una de aquellas hacía falta el permiso personal de Raskova, y fueron muy pocas las que incurrieron en la temeridad de molestarla por algo tan trivial. Por dolorosa que pudiera ser la pérdida de semejante prenda, aquellos diez días en el vagón de mercancías habían enseñado a la mayor parte de las reclutas que llevar el pelo largo no era una buena idea en tiempos de guerra.

Aquel otoño fueron cientos de miles de soviéticas las que tuvieron que despedirse de sus trenzas y cambiar el dicho que afirmaba que la mujer con melena tenía un tesoro en la cabeza por la advertencia: «Si te cortan el pescuezo, ¿llorarás por el cabello?». Enfermeras, operadoras de radio, telefonistas, oficinistas y artilleras se despedían de ellas en consecuencia al partir hacia el frente. Aunque Shura Vinográdova no se había cortado el pelo en sus dieciocho años, llegado el momento tuvo que suplicar que le dieran unas tijeras para librarse de él. Acababa de entrar de

maestra en una escuela rural cuando la llamaron a filas. No tenía deseo alguno de ir a la guerra y dejar el centro sin docente y a su familia sin la ayuda que ella le brindaba; pero tampoco cabía discutir con la comisión de recluta. En contra de la verdad, sus documentos aseveraban que se había ofrecido voluntaria para combatir por la patria. Tardó una eternidad en llegar al destino que se le había asignado en el frente de Leningrado. A los diez días contrajo piojos, y dos semanas más tarde tenía la trenza plagada de ellos. Desesperada, recorrió la columna de camiones en busca de un par de tijeras, hasta que, al final, una conductora se la cortó y la lanzó de inmediato a un arbusto. «Ya te volverá a crecer cuando acabe la guerra», le aseguró por consolarla, aunque, claro está, no era cierto: como el resto de las jóvenes, había necesitado casi veinte años para que el cabello le llegara por la cintura. Con todo, jamás olvidaría aquella trenza larga y rubia que acabó sus días abandonada en un matorral de Málaia Víshera.[56]

Tras aposentar a sus tropas en el salón del club de oficiales, Raskova se puso a trabajar de inmediato y centró su atención en aviones, motores, armamento, estudios aeronáuticos e instrucción. En su primera reunión con Badáiev, el comandante de la guarnición aérea, supo que este había recibido una orden con la denominación de los tres regimientos que debía acaudillar: el 586.º de caza, el 587.º de bombardeo y el 588.º de bombardeo nocturno. Por el momento no existían sino sobre el papel, y lo primero que debía hacer era dotarlos de personal. Asimismo tenía que decidir, de entre todas aquellas reclutas dotadas de experiencia de vuelo, quién debía ser piloto y quién navegante, y determinar si las que no habían gobernado nunca un avión habían de ser adiestradas como navegantes o como mecánicas. Tenía que tomar tales resoluciones junto con Vera Lomako, y lo cierto es que originó con ellas no poca insatisfacción. Aun así, amén de tener una gran autoridad personal, Raskova era una mujer por demás persuasiva, capaz de convencer de casi cualquier cosa al más pintado.

Todas sus nuevas subordinadas querían volar, si no de pilotos, al menos de navegantes. Todas las navegantes querían ser pilotos, y todas las pilotos querían ser pilotos de caza. Ella las escuchó a cuantas tenían una reclamación y el valor suficiente para ir a formulársela, y habló con cada una con seriedad y respeto. Galia Dokutóvich deseaba ser piloto, pero Raskova le expuso la necesidad que tenía el regimiento de bombardeo de navegantes con experiencia de vuelo. A Faina Pleshivtseva, joven enérgica y rolliza, le explicó que, aun cuando sabía que se había graduado en su club de vuelo, la nación acusaba en aquel momento una gran necesidad de su detallado entendimiento de los aspectos mecánicos de los aeroplanos. Aunque a la hora de unirse al grupo de Raskova llevaba cuatro años en el instituto de aviación, Pleshivtseva se dejó convencer, aunque aún abrigaba la esperanza de verse algún día a los mandos de un avión de combate. Su superiora, de hecho, alentó ese

sueño, pues no era nada extraño que las armeras y las mecánicas llegasen a combatir un día en el aire. Estaban en guerra, y cuando menos en el regimiento de bombardeo nocturno, iba a ser necesario con frecuencia adiestrar al personal de tierra en calidad de navegantes, y a las navegantes en calidad de pilotos a fin de que sustituyeran a las camaradas que habían causado baja por enfermedad, lesión o muerte.

Casi todas las pilotos profesionales que habían acudido a la llamada de Raskova tras acumular numerosas horas de vuelo en la aviación civil o de instructoras en los aeroclubes acabaron sirviendo en el regimiento de bombarderos pesados. Las que contaban con menos experiencia entraron a ejercer de pilotos del de bombardeo nocturno o de navegantes. Solo las mejores y más competitivas y avezadas tenían posibilidades de ser aceptadas en el regimiento de caza. Todo se decidía en función de los vuelos de prueba. Pese a que ella misma no tenía mucha experiencia en el aire, Raskova estaba dotada de una gran intuición y poseía una capacidad excelente para juzgar a las personas. Creía posible reconocer de inmediato a un verdadero piloto de caza por la audacia de la «firma» que dejaba en el aire, la habilidad con la que maniobraba el aparato y dominaba su velocidad. A la hora de tomar estas decisiones contaba con la asistencia de Vera Lomako, aviadora profesional que había participado en el primer vuelo sin escalas del mar Negro al mar Blanco, en el que había servido Raskova en calidad de navegante.

Aunque no permaneció mucho tiempo en el regimiento a causa de la merma que había supuesto para su salud un accidente sufrido poco antes, su peculiar figura quedó grabada en la memoria de todas las de la unidad. Era una mujer alta y corpulenta, vestía un gabán de piel, botas y un casco de vuelo con orejeras forrado de astracán gris. Con todo, el rasgo más memorable de su persona era su rostro: la mirada impávida de sus ojos castaños y la venda de gasa que cubría sendas heridas en la nariz y la ceja la convertían, en opinión de las muchachas, en la viva imagen del guerrero. Tanto temor les infundía, que en cierta ocasión, Valia Krasnoshiókova, al informar de la entrega sin contratiempos de un paquete al marido de Lomako, el comandante Bashmakov (piloto destinado también en Engels en aquel tiempo, cuyo apellido significa «zapatos» en ruso), se puso tan nerviosa que incurrió en la ira de aquella al llamarlo «comandante Botas».[57] Pocos se atrevían a poner en duda sus dictámenes. Las que accedían al regimiento de caza eran mujeres en las que detectaban Raskova y ella una capacidad de reacción ágil como una centella, una capacidad de improvisación de las que pueden salvar la vida de un aviador ante situaciones imprevistas y grandes dosis de valor. El temperamento de una piloto así tenía que ser el de un líder, pues estaba destinada a viajar sola en la carlinga, sin nadie en quien confiar ni a quien seguir. En un combate aéreo se hacía necesario tomar decisiones y ponerlas en práctica en una fracción de segundo, y el precio que había que pagar en caso de adoptar la incorrecta era muy elevado.

Las decisiones de Raskova y Lomako podían resultar inesperadas. Así, a Liuba Gúbina, instructora con experiencia, no la aceptaron en el regimiento de cazas

porque, a su decir, las horas de vuelo que poseía la capacitaban para pilotar «nuestro avión más avanzado: el bombardero pesado». Decepcionada, entró a formar parte del 587.º regimiento con la convicción de que apenas cabía comparar el manejo del bombardero más avanzado con la clase de habilidad acrobática que se requería a un piloto de caza. Valia Krávchenko, que tenía en su haber miles de horas de vuelo, también acabó en la misma unidad, en tanto que Larisa Rozanova hubo de servir en el de bombardeo nocturno pese a su condición de instructora avezada. A quienes no quedaban contentas con su destino, Raskova les hacía ver que las demás unidades también necesitaban aviadoras con experiencia. Estando la patria bajo amenaza, cumplía dejar a un lado las preferencias personales a fin de hacer lo que se exigía.

El 27 de noviembre se habían constituido casi por completo el regimiento de caza y sus escuadrones, aunque muchas de las aviadoras que habían de conformar el de bombardeo seguían sin estar satisfechas. Con arreglo al testimonio de Nina Ivákina, la representante del Komsomol que tenía entre sus cometidos el de informar a sus superiores de la postura política de las reclutas, Makárova, Tarmosina y Gvózdikova veían con indignación el que sus capacidades acrobáticas no se hubieran tenido por suficientes para incluirlas en la nómina de pilotos de caza.[58] Valia Gvózdikova, «muchacha radiante, escultural y alegre» que había ejercido de instructora del club de vuelo de Moscú, fue una de las primeras que se asignaron a Raskova. Junto con Ania Démchenko y Larisa Rozanova, había tenido que desplazarse a la capital desde el pueblo de la provincia de Riazán al que habían trasladado su aeródromo. Cuando las llamaron a filas, corrieron a ver al tesorero del club con la intención de solicitarle el dinero necesario para el viaje, pero se encontraron con que solo disponían de un total de sesenta rublos y ochenta copecas, cantidad insuficiente para alquilar un caballo con carreta que las llevase a la estación. Sin dejarse intimidar, salvaron a pie los veinticinco kilómetros que las separaban de la estación y llegaron al 122.º grupo aéreo antes que nadie. Si la mismísima Raskova había asegurado a Militsa Kazárinova, su jefa de estado mayor, que Katia Budánova, Valia Gvózdikova y Tamara Pámiatnij iban a ser excelentes pilotos de caza, ¿cómo era posible que la pusieran a los mandos de un bombardero? Valia estaba «tan desencantada que decidió que prefería no pilotar nada». Se negó a salir del lugar destinado a las de caza, y se mostró «dispuesta a atizar a la jefa de bombarderos en caso de que tratasen de moverla». La situación se hizo aún más tensa cuando Raskova eligió sin dudar a Lilia Litviak, amiga de Gvózdikova de la escuela de vuelo de Jersón, aun después de descubrir que había añadido a su historial cien horas más de las que le correspondían a fin de que la destinaran a la unidad de aquella, cuando su historial real apenas la cualificaba para que la incluyeran en el regimiento de bombardeo nocturno. Al saber de la actitud de Gvózdikova, Raskova respondió con una carcajada: respetaba a las mujeres que compartían su carácter tozudo, y en consecuencia, no pudo menos de permitir que se quedara en el regimiento de caza.[59]

Todas aguardaban con entusiasmo a las jóvenes del renombrado equipo

acrobático de Zhenia Prójorova, que habían de conformar el núcleo de la unidad de caza. Recalaron muy tarde en las pruebas de vuelo, dado que a Lera Jomiakova y otras de las instructoras del Club Central de Vuelo de Moscú no les había resultado nada fácil llegar a Engels. Su aeródromo había sido evacuado a Vladímirovka, un pueblo cercano a Stalingrado. Les habían permitido llevar consigo a los suyos, y Lera había insistido en hacer que la acompañaran todos sus parientes inmediatos: su padre enfermo, su madre y su hermana junto con tres hijos pequeños. Una vez trasladados todos los aparatos y desalojadas las familias, llamaron a filas a varias de las instructoras, incluida ella. Los acompañantes permanecieron en Vladímirovka, y desde aquel momento hasta su muerte, Lera les escribió una cincuentena de cartas, que empezaba siempre diciendo: «Querida familia a la que tanto amo».[60]

A los refuerzos recibidos durante todo el mes de noviembre hay que añadir el flujo continuo de jóvenes del Komsomol que, habiendo acabado alguno de los cursos ofrecidos por los clubes de vuelo o sin poseer formación alguna al respecto, acudían por propia iniciativa a Raskova con la esperanza de que les buscase un lugar en las filas de su modesto ejército. La mayor parte de ellas procedía de Sarátov, ciudad a la que separaban de Engels los dos kilómetros que mediaban entre las dos orillas del Volga.

Lena Lukiná, estudiante del Instituto Agrícola de dicho municipio, regresó después de ayudar con la cosecha y topó con que habían cerrado su facultad para dar cabida a una fábrica que había obligado a trasladar el avance enemigo. Su madre le dijo que había ido a buscarla una patrulla de leva para llevarla a cavar trincheras, pero ¿quién iba a querer hacer tal cosa cuando quienes la rodeaban estaban consagrándose a cometidos mucho más interesantes y heroicos? Los jóvenes a los que conocía estaban partiendo para luchar en el frente, y las muchachas, para ejercer de enfermeras de campaña. El modo más rápido de saber de cuanto estaba ocurriendo consistía en ir a ver a su amiga Irina Driáguina, representante del partido en su instituto que siempre estaba al tanto de todo, sabía disparar, hacer vendajes y hasta había recibido adiestramiento en el club de vuelo. La madre de Irina, mujer ucraniana de gran sensibilidad, la informó de que su hija no estaba en casa: «¡Ha corrido a alistarse con Raskova!», fue su respuesta airada.

Al saber por las amistades del club de vuelo que Raskova estaba formando regimientos aéreos al otro lado del río, Irina no había dudado en trasladarse a Engels. Aunque no había puente alguno que uniera las dos ciudades, los viajeros habían empezado a cruzar sobre la capa de hielo aún delgada que se había formado ya en el mes de noviembre. Cuando el guardia de la escuela de vuelo del otro lado le comunicó que le faltaban documentos, tuvo que regresar a Sarátov por tan peligroso camino para volver después a Engels con ellos. Raskova y su comisaria Yeliséieva hicieron cuanto les fue posible por convencer a Irina y a otras estudiantes para que retomaran sus libros; pero ella, lejos de conformarse con tal cosa, preguntó si, en caso de no ser aceptada en calidad de piloto, podía servir, cuando menos, de armera

(posibilidad de la que había oído hablar a las muchachas de la cola). Yeliséieva le hizo saber que, en tanto que miembro del partido, podía ejercer de comisaria del escuadrón de bombardeo nocturno. Ella, sin perder la compostura, contestó: «¡Es importante que las comisarias vuelen!»; y Raskova, soltando una carcajada, le prometió que tendría ocasión de hacerlo.

Tras oír todo esto, Lena Lukiná fue también al encuentro de la jefa del 122.º grupo aéreo. De haberlo sabido su madre no la habría dejado marchar: su padre y uno de sus hermanos se encontraban ya en el frente, y ella era la única ayuda con que contaba a la hora de atender a los más pequeños. En consecuencia, le dijo que iba a trabajar en la granja de la guarnición y le pagarían en parte con hortalizas, producto del que había tenido necesidad la familia aun antes de la guerra. La madre, por lo tanto, se había mostrado de acuerdo.

Lena conocía la escuela de vuelo de Engels, a cuyos bailes había asistido con sus amigas. Sintió envidia al llegar y encontrar a Irina Driáguina con el abrigo militar ya puesto. Esta la llevó ante Raskova, quien mostró renuencia a apartarla de sus responsabilidades familiares. Sin embargo, también en su caso intervino Yeliséieva, quien señaló que necesitaba un representante del Komsomol en el regimiento de bombarderos pesados. Al igual que Irina, tuvo que presentar la documentación que se le exigía. En consecuencia, atravesó el Volga helado y anunció a su madre que solo se ausentaría una semana. Transcurridos diez días, sospechando lo que estaba ocurriendo en realidad, esta fue a ver a la madre de Irina, quien exclamó:

—¡Se han ido a volar!

Ella puso el grito en el cielo: ¡si su hija no sabía nada de aviones!

—¿Y adonde se han ido a volar? —fue lo único que logró preguntar.

—Pues ¡con Raskova! —repuso la madre de Irina.[61]

Olga Gólubeva también acudió a Engels. Esta joven temeraria e ingeniosa de diecisiete años soñaba con ser actriz, y lo cierto es que, pese a no ser ninguna beldad, su viveza y su confianza suplían con creces tal circunstancia. Tenía por prioritario hacer que se restableciera cuanto antes la existencia de tiempos de paz; para ello se había resuelto a defender su patria, y pensaba hacerlo desde el aire.

Ya se había unido a la empresa bélica durante el verano, cuando completó un curso de enfermería y solicitó trabajar en un tren hospital destinado al frente. Su madre reprendió a gritos a su padre: «¿Por qué no le dices nada? ¡Has dejado que la niña se te vaya de las manos! ¡Mira cómo se comporta!». En cambio, él, comunista convencido que había luchado en las filas del Ejército Rojo durante la guerra civil, se limitó a responder a su pequeña: «Haz lo que creas correcto». Como integrante de la comisión de movilización, a él no le habría costado demasiado encargarse de que ni Olga ni ninguno de sus hermanos varones acabaran en el frente, pero Olga estaba convencida de que la idea ni le había pasado por la cabeza.[62]

La joven enfermera disfrutaba trabajando en el hospital rodante, envuelto en el olor inconfundible de los trenes y las estaciones ferroviarias. Un médico de edad avanzada le aseguró que los alemanes no iban a bombardear las cruces rojas que tenía pintadas en el techo de los vagones, pero se equivocaba: recibían ataques continuos de los aviones enemigos.

El primer día que ocurrió tal cosa, Olga se encontró con Sasha, compañero suyo de escuela en Siberia. Había alcanzado el grado de sargento, y estaba a punto de decirle algo cuando el tren frenó de pronto y se detuvo. Ella salió de un salto mientras le decía a gritos: «¡Después me sigues contando, Sasha!». Quería desear suerte a los aviones que habían aparecido en el cielo, convencida de que debían de ser soviéticos. Los aparatos, sin embargo, dieron la vuelta y se pusieron a lanzarles bombas haciendo caso omiso de las cruces rojas.

Olga no supo decir cuánto duró el ataque. A través de un manto que apagaba todo ruido, logró oír el suelo quebrarse a sus pies en mil pedazos diminutos. Oyó gritos de: «¡Enfermera!». Sus compañeros corrían ya de un lado a otro auxiliando a los heridos, y ella, sin embargo, permanecía soldada a tierra, incapaz de moverse. Alguien le tocó el hombro y le dijo: «Ayúdanos». Alzó la mirada y vio a un soldado de mediana edad que le pedía que socorriera a un hombre que se retorcía por el dolor, lanzando gritos espantosos que la hicieron liberarse de su inacción envuelta en sudor frío. Se inclinó sobre él y comenzó a vendarlo; pero él no se estaba quieto. Le temblaban las manos y se sentía avergonzada hasta la desesperación por la torpeza con que estaba haciendo su trabajo. Oyó borbotear la garganta del caído, quien de pronto dejó de revolcarse y quedó inmóvil, como si le hubieran hecho efecto las vendas de la joven. Olga se sintió un tanto más relajada hasta que, al ver que el otro combatiente, el mayor, se ponía en pie y se quitaba la gorra, entendió lo que había ocurrido. Rompió a gemir en voz alta. «No es más que una chiquilla que no había visto morir a nadie», dijo alguien; pero otro de los presentes le gritó: «¡Calla ya! ¿Quieres?». La incursión aún había de durar un tanto, y cuando los bombarderos alemanes se alejaron al fin, pudo comprobar que la estación había quedado irreconocible: los vagones se habían incendiado, los edificios se desmoronaban y de entre los escombros se estaban sacando muertos y heridos. Sasha yacía al lado del tren. Tenía el rostro intacto, y por un segundo pensó que estaba vivo. Sin embargo, cuando corrió a su lado vio que le faltaban las piernas y que había muerto. Secándose las lágrimas de impotencia con las manos empapadas en sangre, se puso a repetir lo que había dicho poco antes, en una vida anterior y diferente: «¡Después me sigues contando, Sasha!».

El tren prosiguió camino. Su jefe, un hombre gordo de nariz colosal como la de Baba Yagá de los cuentos rusos, le había dicho el primer día, mirándola con ojos lujuriosos, que la iba a ascender a dietista del hospital rodante. Poco después la llamó a su compartimento para contarle una historia lacrimosa sobre una hija suya idéntica a Olga de cuyo paradero no sabía nada después de que hubiese desaparecido toda su familia. Le refirió tal tragedia mientras le acariciaba la mano. Cuando de esta pasó a

la pierna, la joven salió corriendo de allí, y por su insubordinación se vio degradada a auxiliar. Tenía motivos para estar molesta.

El tren fue salvando un trayecto tras otro. Ella trabajaba en un vagón destinado a los heridos de menor gravedad, que, sin embargo, resultaron más difíciles de tratar que los «desdichados [que] yacían en sus hamacas, la mayoría en silencio».[63] Ninguno de ellos se dedicaba a visitar los otros carruajes ni se apeaba en ropa interior en las estaciones para comprar patatas y vodka. Los más leves, que gruñían y gemían cuando tenían molestias, se ponían a contar historias absurdas, a coquetear con las enfermeras y a cantar. No tenían nada de lo que preocuparse después de dejar atrás, aunque durante un lapso breve, los horrores del frente y tener ante sí la vida que les prometía la retaguardia después de haber pagado su buena estrella con una herida leve. El tiempo, sin embargo, les demostraría que su sensación de alivio era prematura y que quienes más probabilidad tenían de subsistir eran, precisamente, los más graves, siempre que, acabado el tratamiento, los declarasen no aptos para proseguir su servicio militar y volver a las líneas de combate. Estos comprendían una proporción significativa de los pocos jóvenes soviéticos que sobrevivieron a la guerra. Al decir de algunas fuentes, de los nacidos en 1923 solo superó el año de 1945 un 3 por 100.[64]

El escándalo que montaban los heridos leves hacía a veces que se agitara todo el vagón. «Camaradas, ¿os parece bonito salir al andén en paños menores?», les gritaba Olga, aunque no recibía más que carcajadas por respuesta. Tampoco servía de nada recordarles que el vodka casero no les hacía ningún bien. Solo se aplacaban para oírla recitarles sus poemas favoritos.

Pasaba el tiempo y transcurría a través de las ventanillas del tren la inmensidad de la Unión Soviética, sus campos, sus bosques y sus pueblos grises. La joven se habituó al trabajo agotador, al olor de los cuerpos desaseados y al que emanaban sus orinas y sus medicinas, a los gruñidos de los heridos y a las noches en vela. Lo más seguro es que hubiese dedicado el resto de la guerra a aquella ocupación de no haber sabido por uno de los pacientes que Marina Raskova estaba reclutando un grupo de regimientos femeninos. Decidió que era allí donde debía estar, y le llegó la ocasión cuando Lida, otra enfermera con experiencia de vuelo, acudió a la llamada de la jefa de aviadoras. Olga obtuvo la autorización necesaria para ir a despedirla y aprovechó para huir. Nunca más volvería al tren.

Cuando llegó a Engels había caducado ya su permiso de viaje. Raskova frunció el ceño ante esta circunstancia, pero Olga no dudó en aseverar que había desertado por las atenciones poco gratas que le había brindado el responsable del tren. La explicación funcionó, y aquella, pidiendo al resto que acallase la situación de prófuga de Olga, la aceptó en calidad de electricista. Era mejor que nada, y para alguien tan tenaz como Gólubeva, el primer paso del camino que la pondría a los mandos de un avión.

Masha Dólina, llegó desconsolada a la academia militar de Engels procedente del 296.º regimiento de Baránov: «Tenía la sensación de que me hubieran arrojado del cielo a la tierra con las manos atadas a la espalda». Llevaba puesto el uniforme, sumamente atractivo, de piloto de caza, con un abrigo azul marino dotado de insignias celestes y una *pilotka* (gorra de campaña) del mismo color que le sentaba de maravilla. En cambio, las jóvenes que marchaban ante ella en el campo de instrucción llevaban botas desgarbadas de tela y abrigos grises que no se ajustaban a su talla. Masha se sentía herida en lo más hondo. ¿Quién diablos había decidido arrancar a una aviadora aguerrida de primera línea de combate como ella del lugar en que se desarrollaba la acción para dejarla caer tras un pupitre con aquella panda de novatas? No pensaba tolerar semejante situación: pensaba escapar de allí, pues, aunque no ignoraba que un acto así sería considerado deserción conforme al derecho militar, estaba convencida de que, una vez regresara a su regimiento, lograría convencer a Baránov para que guardara silencio al respecto. Resultaba poco probable que, en medio del caos universal que reinaba en aquel momento, pudiera molestar a alguien su huida.

La suerte, sin embargo, no le sonrió: la detuvo una patrulla nada más llegar a la estación de ferrocarril de Engels. Raskova montó en cólera y la entregó a la sección política, en donde la expusieron a una severa amonestación y la amenazaron con convocar un consejo de guerra contra ella. No tuvo más remedio que colocarse ella también un abrigo gris demasiado grande para su planta menuda y presentarse en el aula.

En el regimiento de bombarderos pesados, que Raskova había decidido comandar en persona, había ya dos pilotos encallecidas que habían servido en el frente con unidades masculinas, mujeres intrépidas y extrovertidas ambas, dotadas de un arrojo casi varonil. Nadezhda Fedutenko dejó su regimiento tras caer herida, y al recobrarse se vio destinada a las fuerzas de aquella. Aunque semejante traslado no le hizo la menor gracia, su respeto a la disciplina marcial la llevó a ocultar sus sentimientos. Masha Dólina, sin embargo, no hizo nada por disimular su irritación.

7

«¡SILENCIO EN LAS FILAS!»

Podiom! La llamada destinada a despertarlas sonó mucho antes de que se alzase el frío sol de invierno sobre el Volga helado. Aquella era la orden que más odiaba Olga Gólubeva.[65] Tenía la sensación de que acababa de caer dormida, después de entrar al fin en calor, cuando oyó aquel: «¡Arriba!». Con todo, apenas se había acurrucado en la almohada, se puso en pie de un respingo cuando la oficial segunda del escuadrón espetó: «¿Necesitáis una invitación personalizada?». Aún medio dormidas, las muchachas se acercaron a los radiadores apenas tibios en los que habían puesto a secar los paños de franela suave con que la comisaria Rachkévich, con muchos años de experiencia en el ejército, les había enseñado a envolverse los pies.

Estaban empezando a entender lo que era la vida castrense. Olga no era la única que no alcanzaba a comprender lo que podía tener de necesario marchar en formación a todas partes: a clase, al comedor, al aeródromo y hasta al baño, desde que se levantaban hasta que volvían a acostarse. Ni siquiera en sueños dejaban de oír las órdenes aún insólitas para ellas: «Vista a la derecha… ¡ar! Firmes… ¡ar! Media vuelta… ¡ar! ¡Silencio en las filas!».

El encargado de la instrucción era un teniente entrado en la treintena que ellas conocían como el «abuelete del campo de maniobras». A sus ojos era muy mayor. Este anciano de treinta y cinco años recorría las filas «entornando aquellos ojos pequeños, brillantes e insolentes» mientras les golpeaba el estómago y gritaba: «¡Erguidas!».[66] Aunque lo odiaban todas, la mayoría no lo manifestaba: eran solo un puñado las que se atrevían a hacer patentes sus sentimientos. La siempre intrépida Olga lo provocó al presentarse en la formación con botas de fieltro en lugar de las reglamentarias de lona. Aunque la oleada de frío helado que estaban sufriendo habría hecho suponer que lo más sensato era que todas pudieran calzarlas, sus oficiales no compartían tal opinión: a su ver, se hacía necesario cumplir a rajatabla las ordenanzas relativas al atuendo con independencia de las condiciones climatológicas. El abuelete no dudaba en imponer tres ejercicios extra a quien llevara botas de invierno.

Las mecánicas del regimiento de bombardeo nocturno tomaron inquina de inmediato a su responsable: Sonia Ozérkova, una ordenancista de tomo y lomo de marcado porte marcial. Llegó al regimiento procedente de la academia militar de

Irkutsk, y tampoco a ella le resultó fácil imponer una disciplina severa y la observancia estricta del reglamento. Hacía que sus subordinadas repitiesen sus órdenes palabra por palabra una vez cumplidas, cosa que debían hacer con formalidad inquebrantable. Las muchachas, que acababan de abandonar la vida civil, consideraban sus métodos por completo innecesarios y la detestaban por ponerlas a hacer instrucción a todas horas sin importar el tiempo que hiciera, así como por interrogarlas sin descanso sobre su forma de proceder a la hora de acatar cuanto ordenaba. Tuvieron que llegar al frente para entender la lógica castrense que guiaba sus dictados.

A las que se habían adiestrado en un club de vuelo les fue más fácil adaptarse a aquel entorno nuevo que a las demás. Todas estaban ocupadas de sol a sol con la formación en navegación, instrucción con armas de fuego, maniobras y mantenimiento del material. Además de todo esto, los pilotos al fin pudieron, para su deleite, iniciar las prácticas de vuelo.

Los comisarios políticos creían que el adoctrinamiento continuo y la supervisión incesante del partido y el Komsomol resultaban imperativos en un colectivo de jóvenes de una media de edad de veinte años. En ningún momento, con independencia de las circunstancias, confiaron en las muchachas que tenían a su cargo; ni siquiera tras el 7 de noviembre de 1941, cuando, en conmemoración de la Revolución de Octubre, juraron bandera las integrantes del 122.º grupo aéreo.

Aquel fue un día magnífico de sol. La nieve «que cubría campos y montes con su manto blanco» brillaba a su luz como si quisiera unirse alegre a las celebraciones.[67] La víspera, las jóvenes habían decorado las habitaciones y acudido a los baños llevando en brazos hatos de ropa interior limpia. A continuación, trabajaron hasta tarde en la creación de su primer tabloide (periódico elaborado a mano para ser dispuesto en paredes u otros lugares destacados). Lo llamaron *Por la Patria*. A primera hora de la mañana tocó una banda en el salón del club de oficiales mientras Raskova pronunciaba un discurso. La jura de bandera constituía un ritual de importancia excepcional en la Unión Soviética, tan relevante como la Pascua para los cristianos ortodoxos, aunque más notable por producirse una sola vez en la vida de una persona. Muchas de las protagonistas hicieron con ojos llorosos el juramento por el que pasaban a poder considerarse soldados de verdad. Aquella noche, sin embargo, las integrantes del 122.º grupo aéreo se hallaban ausentes de la velada con que se conmemoró el acto en aquel mismo salón: tuvieron que cantar y bailar en un pasillo, separadas del resto de personal militar de la guarnición por una puerta cerrada a cal y canto. Danzaron «no de alegría, sino para disipar la pesadumbre que se había instalado en muchas» por causa de la decisión adoptada por Yevdokía Rachkévich, la comisaria jefe, quien consideraba que las mujeres de las que era responsable no debían mezclarse con los hombres de aquella base para celebrar la efeméride.

Semejante determinación dejó pasmados hasta al resto de oficiales políticos.

La representante del Komsomol Nina Ivákina se contaba entre quienes entendieron que aquella constituía una medida extravagante. De hecho, resultaba ofensivo que trataran a las muchachas «como monjas». ¿Por qué había que ver a integrantes del Komsomol que se habían prestado voluntarias para combatir en la guerra como a adolescentes atolondradas incapaces de cuidar de sí mismas? A su ver, debían ser muy libres de «relacionarse con gentes del pueblo soviético» —hombres— en su tiempo libre. Más valía a Rachkévich recordar que «los padres que tratan de constreñir a sus polluelos con demasiada estrechez en estos asuntos tienen más probabilidades de acabar teniendo hijas de vida airada».

Finalmente la comisaria cedió y les permitió acceder al salón para asistir al espectáculo y bailar en el descanso. Aquella noche, pues, se fueron a la cama «cansadas, pero felices».

Yevdokía Rachkévich era todo un personaje. Aquella mujer bajita y gruesa a la que el uniforme confería un aspecto ridículo no podía, sin embargo, concebir una vida alejada de las fuerzas armadas. De joven, huyendo durante la guerra civil de los nacionalistas ucranianos acaudillados por Simon Petliura, se encontró trabajando en un puesto fronterizo soviético de Moldavia, primero como limpiadora, después como lavandera y más tarde como auxiliar de enfermería. Aunque apenas sabía leer ni escribir, estaba deseando estudiar. Estando allí completó un curso de derecho y su afán por seguir en el ejército la llevó a aferrarse a los libros. La devoción que profesaba al nuevo régimen, que la había transformado de granjera iletrada a persona de relieve, la llevó a querer devenir instructora política. Sin embargo, la carta que envió a la academia de Moscú en que habría de formarse recibió por respuesta el siguiente aserto perentorio: «No admitimos mujeres». Indignada, se dirigió por escrito al mariscal Semión Budionni, comandante en jefe del Ejército Rojo, por cuya mediación acabó por ser admitida y convertirse en la primera de su sexo en graduarse en aquel centro. La antigua vaquera prosiguió allí sus estudios de posgrado y escribió una tesis. Con todo, decidió que la defendería tras acabar la guerra, y cuando le ofrecieron el puesto de comisaria de una unidad femenina de las fuerzas aéreas no dejó pasar la ocasión. Cuando puso rumbo a Engels se despidió de su marido; para siempre, según resultaría a la postre, pues él no tardó en dar con otra esposa más joven. Sin hijos ni familia, Rachkévich no tenía a su cargo sino a aquellas muchachas.

«Si un comisario tiene que ser como un padre para sus soldados, yo, como comisaria, seré vuestra mamá», aseguraba sin descanso a las jóvenes. Y lo cierto es que actuaba en consecuencia: como una madre amante y sin demasiadas luces, siempre pendiente de pequeñeces. Igual que las campesinas asustaban a sus hijos amenazándoles con la llegada del lobo, Rachkévich no dudaba en aterrorizar a cualquier jovencita cuya conducta desaprobase asegurándole que iba a escribir al camarada Stalin, para al día siguiente olvidar por completo sus advertencias y volver a tratar de «cielo» a la amonestada mientras hablaba con ella de los planes que tenía

para el futuro.[68]

Si notaba alguna falta en la vestimenta o el proceder de una de ellas, era muy probable que hiciera objeto a la infractora de la clase de rapapolvo de la que solo son capaces las mujeres de Ucrania, vituperándola «con sinceridad vehemente y apasionada». Si una de las muchachas intercambiaba siquiera unas palabras con un hombre, aparecía al punto Rachkévich para poner fin a todo coqueteo antes incluso de que pudiera comenzar. A sus espaldas, todas la llamaban «mamita», aunque sin afecto alguno. El poder que le confería su condición de comisaria política las llevaba a acatar sin discusión sus instrucciones, por caprichosas y excéntricas que pudieran ser en numerosas ocasiones; pero todas la detestaban y trataban de mantenerse alejadas de ella. Años después, se reveló hasta dónde llegaba la devoción que profesaba a las aviadoras y al personal de tierra este ser más bien obtuso. Acabada la guerra, entrada ya en años Rachkévich y con la salud gastada, dedicaba sus vacaciones a recorrer los territorios en los que habían servido para buscar sin descanso el lugar en que habían caído todas y cada una de las integrantes de su regimiento.

Aunque Nina Ivákina tomó ojeriza de inmediato a la oficial política a la que estaba subordinada, con el tiempo hubo de reconocer que la disciplina era un elemento esencial para el 122.º grupo aéreo. Las nuevas reclutas no dudaban en escabullirse para hacerse la permanente en la ciudad o tratar con desdén a sus superiores militares y sus comisarias. «Se pasaban el día cotorreando» y hasta «entablaban romances». Sus responsables políticas se hallaban a menudo al borde de la desesperación. Raskova era la única que no dudaba de que sus niñas iban a convertirse en combatientes destacadas. Tenía fe en ellas, y el sentimiento era mutuo. De hecho, todas estaban «un poco enamoradas de ella».[69] Su lema era: «Podemos hacer cuanto nos propongamos», y sus pilotos, navegantes y mecánicas se sentían de veras capaces de todo cuando se encontraban bajo el mando de alguien así.

8

«¡YA ESTÁ BIEN DE COQUETEOS, QUE ESTAMOS EN GUERRA!»

El 586.º regimiento femenino de caza fue la primera de las tres unidades en quedar constituida. Al decir de las notas de Nina Ivákina, quienes lo conformaban estuvieron listas para entrar en acción el 8 de diciembre de 1941. Sin embargo, las posibilidades de volar hasta el frente parecían remotas: «Todo apuntaba a que nuestras clases no iban a acabar en breve». Para colmo, no tenían cazas. «Corren rumores de que vamos a estar aquí hasta mayo por la falta de aeroplanos. ¡Menuda porquería!», escribió Ivákina.

Ya sabían que habrían de pilotar el Yákovlev Yak-I, el caza más avanzado de cuantos poseían entonces los soviéticos; pero, en el entretanto, mientras aguardaban con impaciencia su llegada, seguían practicando con los ajados aviones de pruebas de la guarnición. Todas estaban convencidas de que, tras la partida de Vera Lomako, sería Zhenia Projórova, su comandante en funciones, la que las capitanearía en combate. Esta contaba con el respeto de todas, y si nadie cuestionaba su autoridad, lo cierto es que era al mismo tiempo una persona encantadora. Las futuras pilotos de caza la tenían por una comandante ideal.

Aunque las proporciones de su cabeza y la barbilla prominente contrastaban con su figura esbelta y menuda y restaban cierta gracia a su apariencia general, la hermosa cabellera lisa de Zhenia, «del dorado intenso del centeno maduro», sus grandes ojos verdes y aquella preciosa sonrisa que hacía hoyuelos en sus mejillas compensaban con creces dicha circunstancia. Rondaba los treinta años y deslumbraba a cualquiera gracias al talento que desplegaba a los mandos de un aeroplano.[70] Otra de las aviadoras, Valia Lisítsina, recordaba el día que la vio por vez primera, a finales de la década de 1930. Era un día cálido de julio, y Valia estaba adiestrando a un grupo de futuros pilotos en un aeródromo cercano a Moscú cuando entró desde el sur a escasa altitud un Yákovlev UT-I de competición que voló en círculo por encima del campo de aviación antes de efectuar un elegante aterrizaje. Sintió curiosidad por ver quién sería el recién llegado, pues ni siquiera una instructora avezada como ella se sentía dotada de la confianza suficiente para gobernar aquel aparato caprichoso, con el que solo se atrevían los más hábiles. De la carlinga descendió entonces una figura

diminuta, «con el andar encorvado propio de un piloto profesional». Cuando se acercó y se quitó el casco, pudo ver con sorpresa que se trataba de una mujer. Alguien de los que se hallaban a su lado dijo que se trataba de Zhenia Prójorova, que había acudido al campo de aviación con la intención de practicar con su equipo acrobático antes de la exhibición de Túshino. Al volver a encontrarse con ella durante la guerra, Valia se sintió encantada de poder servir a sus órdenes. Lo único que necesitaban era aviones que pilotar.

Zhenia Prójorova conocía bien desde hacía mucho los aparatos diseñados por Aleksandr Yákovlev. En 1935 había participado en el vuelo de prueba de Leningrado a Moscú de su «número 6». El caza Yak-1, que con tantas ansias esperaba recibir el regimiento, constituía un modelo excepcionalmente próspero que se convirtió en el caza soviético más destacado de la Segunda Guerra Mundial.[71] Su constructor era un hombre de talento extraordinario, aunque muchos lo recuerdan por su carácter gruñón.[72] Fue de los pocos ingenieros aeronáuticos de la Unión Soviética que no fue víctima de las purgas de las décadas de 1930 y 1940. Como Raskova, gozaba de la confianza de Stalin, quien ya en 1939 lo hizo presentarse en el Kremlin para oír su opinión acerca de diversos asuntos y de varias personas. Más tarde recordaría que el dirigente se quejó en aquella ocasión de que «no sabía en quién podía confiar».[73] A juzgar por los numerosos galardones que recibió mientras sus colegas habían de desarrollar su labor en centros penales, está claro que él sí era digno de la confianza del mandamás soviético, quien lo nombró en 1940 vicecomisario de diseño aeronáutico experimental.

Aunque solo nos cabe conjeturar acerca del daño que pudo causar Yákovlev a sus colegas, es muy probable que ofreciera información sobre ellos. Lo que sí salta a la vista, sin embargo, es el menoscabo que produjo a numerosos proyectos excelentes emprendidos por otros ingenieros, por cuanto aplastó toda una sucesión de aviones nuevos desarrollados por estudios ajenos antes de que pudieran llegar a la fase de producción. Temía a la competencia, tal vez sin demasiado fundamento, pues el Yak-1, que fue a sustituir a los cazas antediluvianos Polikárpov I-16, era un aparato seguro, veloz y manejable que gozó de una acogida excelente por parte de los pilotos soviéticos, que lo consideraban un digno rival del Messerschmitt de los alemanes.

En tanto que de los U-2 que iban a gobernar las aviadoras del regimiento de bombardeo nocturno se esperaba que llegaran de un momento a otro, las navegantes de los bombarderos pesados del 587.º se estaban adiestrando sin tener la menor idea de qué modelo se les iba a proporcionar. En vísperas de año nuevo, sus instructoras aparecieron con tres Sujói Su-2 viejos con el que entrenarlas. Raskova, a esas alturas al mando del regimiento, «se dedicó a pasear de un lado a otro en torno a aquellos monomotores achaparrados», olfateando el ambiente.[74] Había algo que los diferenciaba de otros aparatos: con el olor de la gasolina percibió otro muy marcado que le resultaba desconocido.

—¿A qué huele? —preguntó a un mecánico.

El muchacho sonrió mientras la informaba:

—A aceite de ricino. Mientras dure el invierno no va a dar problema, pero en verano vamos a sudar la gota gorda: cuando mancha la carlinga no hay quien lo quite.

Consideraciones estéticas aparte, Raskova dio con otra serie de problemas más graves en el Su-2: además de ser lento, por ejemplo, en caso de incendiarse ardía como un fósforo. Además, aquel aeroplano, que se había probado por vez primera en 1937 para introducirse de inmediato en el campo de batalla en calidad de bombardero ligero y avión de reconocimiento, tendía a bajar demasiado el morro durante el aterrizaje, sobre todo en invierno, y podía llegar incluso a volcar por completo y quedar panza arriba, matando o hiriendo a la tripulación. Las aviadoras odiaban aquellos aeroplanos, de los que no ignoraban que habían recibido el sobrenombre de «zorras». Habían oído que el modelo estaba a punto de dejar de fabricarse; de modo que seguían sin saber cuál era el avión que les iban a asignar al final. Raskova, como de costumbre, se hizo cargo personalmente de la situación.

«La piloto Litviak se ausentó sin permiso durante una hora y treinta minutos después de apagarse las luces», escribió en su diario la representante del Komsomol Nina Ivákina el 21 de diciembre de 1941.[75] Su desaparición coincidía sospechosamente con el baile que organizaba la guarnición la noche de los sábados. En general, la aviadora «se comportaba de un modo escandaloso» al decir de las autoridades: replicaba, llegaba tarde y transgredía las normas casi a diario.

Su carácter y su tozudez hacían que le resultara muy difícil someterse a la disciplina militar, aunque lo cierto es que Litviak no era, ni por asomo, la única díscola del grupo. Muchas de cuantas habían llevado hasta hacía poco vestidos de crepé y zapatos refinados de entre sus nuevas camaradas eran incapaces de entender por qué les estaba prohibido ir a la peluquería o a las veladas que se organizaban para la guarnición vecina en el salón del club de oficiales. El primer día, su jefa de estado mayor, Militsa Kazárinova, había tenido la precaución de cerrar con llave la puerta que separaba aquella sala del gimnasio en el que se hallaban dispuestas las literas de las muchachas. Estas, sin embargo, no tardaron en rascar la pintura que cubría el cristal a fin de observar los bailes y conciertos que albergaba. Aunque todas curioseaban, Lilia Litviak fue de las primeras en colarse; y el castigo que recibió no la detuvo ni impidió que otras siguieran su deplorable ejemplo.

Valia Krasnoshiókova descubrió que, si bien podía resistir la tentación que ofrecían estas veladas, fue incapaz de decir que no a la piloto Klava Blinova cuando le propuso escaparse para asistir a una opereta, género que adoraba. Aunque este se había tenido por burgués en un principio y, por lo tanto, no había gozado de la aprobación del nuevo Estado soviético, durante la segunda mitad de la década de 1930 había acabado, aunque tarde, por regresar con fuerza. Volvieron a ponerse en escena obras compuestas en Europa, y sobre todo *La princesa gitana*, de Imre

Kálmán, y las operetas de Johann Strauss (*El barón gitano* era la favorita de Lilia Litviak), así como piezas nuevas de creación soviética, escritas en su mayoría por Isaak Dunaievski (autor de *Los novios* y *El valle dorado*, por ejemplo). Gozaban de una popularidad colosal, y así, cuando Valia Krasnoshiókova llegó a Moscú desde Kaluga siendo estudiante, era frecuente que corriera a comprar entradas de gallinero o sin derecho a asiento, dada la escasez monetaria que sufría por aquel entonces.

Aunque la compañía que recaló en Engels no tenía punto de comparación —huelga decirlo— con lo que podía verse en el Teatro Cómico Musical moscovita, no tenían otra alternativa. Valia era muy consciente de que no se le iba a presentar una ocasión mejor en mucho tiempo, y en cualquier caso, le era muy simpática Blinova, que estaba destinada a pilotar un caza. Era la más joven de las aviadoras, y a diferencia de muchas de las otras, no miraba por encima del hombro a las mecánicas. Si algunas de las del regimiento de caza consideraban que Lilia Litviak era la más hermosa de las del grupo y otras, en cambio, se decantaban por Klava Necháieva, Valia no albergaba duda alguna de que era Klava Blinova, muchacha de cabello claro, semblante dulce, joven y de mejillas rosadas y ojos grandes, quien más merecía dicho título. Además, era divertida y valiente, cantaba de maravilla y estaba siempre riendo.

En tanto que las escapadas secretas de Lilia Litviak se descubrieron por la delación de algunas de sus vecinas de barracón, a Valia y a Klava las sorprendió la mismísima Raskova mientras regresaban del teatro. Tras el rapapolvo correspondiente, les asignó quehaceres adicionales a modo de castigo, aunque muy dispares: a Klava la mandó a hacer instrucción al aeródromo, y a Valia, a limpiar las letrinas del barracón.

Estas consistían en una caseta de madera con un agujero en el suelo, y cuando hacía frío solo había un modo de llevar a cabo la labor que habían encomendado a Valia: usando una palanca. La joven rompió a llorar en silencio mientras picaba con ella los excrementos congelados. Estaba molesta por semejante sanción, pero también por lo que había dicho Raskova sobre las consecuencias que podía tener en tiempos de guerra la conducta de las dos amigas. De pronto, oyó una voz que le decía: «No llores, Valia, que estoy yo aquí». Klava se había escapado para ayudarla.[76]

A fin de compensar el hecho de vedarles el acceso al salón del club de oficiales, se permitió a las muchachas que escuchasen un gramófono. Klava Pankrátova, otra futura piloto de caza, se las compuso para adquirir un surtido de discos de los soldados de la guarnición, y por la noche, en el dormitorio femenino, accionaba la manivela de aquel instrumento primitivo con tal cuidado, que «daba la impresión de que tuviera miedo de invadir la intimidad de la delicada melodía de un romance ruso». Sus compañeras se preparaban para el momento de apagar la luz y tenderse en sus literas con las camisas blancas de hombre, aunque «con un gesto de tierna emoción de niñas asomado al rostro».[77]

Lilia Litviak también tuvo que pagar con algo más que con trabajo extra sus correrías clandestinas. Dado que ya había cumplido dicho castigo, las autoridades decidieron que necesitaba algo más severo. Al día siguiente se convocó al regimiento y se anunció que se la iba a procesar ante un consejo de camaradas del Ejército Rojo.

Este género de tribunal comunal se hizo ubicuo en la década de 1930. Los había —en número interminable— de obreros, de trabajadores de granjas colectivas, de fábricas, de brigadas laborales, etc. Tenían carácter informal, y su objetivo no consistía tanto en castigar a los delincuentes como en reeducarlos en lo ideológico. Los del Ejército Rojo, conocidos más tarde como «tribunales de honor de oficiales», habían de abordar las cuestiones de indisciplina, peleas, insultos y robos que se daban entre los soldados de una unidad particular. Revistieron una importancia considerable durante la guerra, ya que los tribunales militares no se inmiscuían en casos administrativos o civiles como estos.

Al día siguiente se nombraron los miembros de la comisión, que se reunieron el 24 de diciembre para entablar algo más semejante a un debate que a un consejo de guerra. Lilia no se lo tomó muy en serio. «No era consciente de que había cometido una falta», anotó en su diario Nina Ivákina.[78] Sus actos le costaron una severa amonestación —que no tuvo efecto alguno en su comportamiento— y una visita al cuartelillo, que no era más que un cobertizo del aeródromo custodiado por un centinela armado. A fin de aliviar el tedio de la facinerosa, sus amigas le prestaron el gramófono a instancias de Klava Pankrátova.

Las jóvenes navegantes y mecánicas como Olga Gólubeva no quitaban ojo a Lilia. Cierto es que, vista de cerca, no era ninguna beldad. De hecho, su físico resultaba soso. «Cualquiera se habría cruzado con ella en la calle sin reparar en su persona»[79]. No era alta, le faltaban carnes y tenía la nariz puntiaguda; pero poseía una figura muy elegante, una complexión agradable, un cabello rizado de cierto atractivo y, por encima de todo, una expresión muy viva de ojos brillantes y sonrisa seductora. No se daba aires ni hacía distinciones entre las oficiales, sus compañeras aviadoras y las mecánicas.

En la escuela de Engels, como en el resto de lugares que pisaba, Lilia Litviak se convirtió en «el centro de atención», sobre todo después de empezar a asistir a las veladas del club de oficiales. Bailaba de maravilla. Algunas de las muchachas, escandalizadas, le espetaban: «¡Ya está bien de coqueteos, que estamos en guerra!», pero ella contestaba sin inmutarse: «¿Y qué, si estamos en guerra?». Cuando alguien le dijo que en cualquier momento iba a ponerse a besar a los muchachos, su respuesta fue: «¡Mira que sois raras! En tiempos de guerra ¿hay que abolir el besar y el querer?». En opinión de Olga Gólubeva decía tales cosas con la única intención de provocar a sus censoras.[80]

Había llegado la Nochevieja, y aunque el frío era terrible, la actividad del aeródromo y las clases se desarrollaban como de costumbre. Durante la velada, las jóvenes sacaron a relucir diversas habilidades entre literas cubiertas con sábanas blancas y cantaron y bailaron hasta hartarse. Cuando, al fin, se fueron a la cama, muchas sintieron nostalgia por la existencia que habían llevado en tiempos de paz y que resultaba esencial para celebrar aquella ocasión como estaba mandado. De pronto apareció ante ellas con su barba blanca y sus largos rizos de color gris Ded Morós, personaje ruso análogo a Papá Noel, para desearles un feliz año nuevo. Hasta repartió juguetes: caballitos de ruedas, conejos de peluche y acordeones. Las pilotos y las navegantes, tal como recogió Ivákina en su diario, «saltaron de la cama en braguitas y con camisones de hombre tan largos como camisas de fuerza y se pusieron a dar vueltas en una danza que a cualquier extraño le habría parecido de locos».[81] Así fue cómo recibieron 1942.

Las celebraciones habían sido organizadas por las navegantes, sin duda con la participación activa de Zhenia Rudneva, que desde los primeros días de la unidad se había erigido en una de las cabecillas del grupo y había promovido toda clase de actividades. Nina Ivákina estaba convencida de que 1942 sería «la tumba de esos fascistas hijos de perra que nos han arrancado de nuestros pacíficos trabajos, nuestros hogares y nuestros placeres». Era lo que pensaban todas pese a las derrotas devastadoras que les había deparado 1941. Si los dirigentes de la nación habían dicho que la guerra acabaría en 1942, ¿quiénes eran ellas para ponerlo en duda? «De aquí a unos meses, medio año o, a lo sumo, un año —había dicho Stalin durante el desfile celebrado en la Plaza Roja el 7 de noviembre de 1941—, la Alemania de Hitler se desmoronará bajo el peso de sus crímenes»[82]. Si lo había dicho aquel hombre grande y sabio, ¿cómo iban a tomar otro derrotero los acontecimientos?

Trece días más tarde tuvieron ocasión de divertirse de nuevo durante el Año Nuevo tradicional ruso. Siguiendo una costumbre inmemorial, las jóvenes trataron de vaticinar su porvenir, y para hacerlo, volvieron a ser niñas y soñaron con el amor. El método más popular de adivinación consistía en salir a la calle y preguntar el nombre al primer hombre con que se cruzaran, sin dejar de mirarlo fijamente, ya que el novio que les reservaba su destino se llamaría como él y tendría facciones similares. También solía arrojarse un zapato por la puerta para que mostrase la dirección de procedencia del enamorado o derramar, sobre agua, cera derretida de una vela para tratar de ver a quién recordaba la masa resultante. Con todo, si Lilia hizo alguna conjetura acerca de su futuro prometido, lo cierto es que no lo reveló a su familia. En una carta remitida a su madre y su hermano Yuri se limitó a escribir: «Nos hemos puesto a predecir lo que nos reserva la nueva vida que nos ha puesto la guerra por delante. Nos esperan tantas cosas interesantes, sorpresas, cambios de rumbo y mudanzas de la fortuna…».[83] A fin de no herir los sentimientos de su madre, le expuso la vida que deseaba tener. Sus palabras rebosan de la euforia juvenil que cabría esperar de una muchacha de veinte años. «¿Qué será lo que se me presentará?

¿Será algo maravilloso y magnífico, o se vendrá todo abajo en un instante para caer en la rutina de la vida civil que conoce el vulgar pecador? Claro está que lo que yo quiero es vivir, aunque sea por poco tiempo, la existencia indómita e interesante que presenta Vasili Chapáiev en su cuento del águila y el cuervo. No va a tardar en llegar la hora en la que nos tocará elevarnos en el aire como con las alas de un halcón y conocer una vida muy distinta».

Se refería al relato que narraban los calmucos, pueblo nómada que vagaba por la extensión de la estepa rusa, en el que la primera de las aves citadas pregunta a la segunda:

—Dígame, señor cuervo: ¿por qué pasa usted trescientos años en este mundo, cuando a mí apenas se me conceden treinta y tres?

—Señora mía —responde el otro—, porque usted bebe de la sangre de los vivos y yo me alimento de la carne de los muertos.

El águila decide probar la misma dieta. Los dos alzan el vuelo, encuentran el cadáver de un caballo y se posan sobre él. El cuervo empieza a picotear y a alabar el sabor de la carroña, pero su compañera de viaje prueba una vez la carne, hace un segundo intento y, asqueada, bate sus alas mientras dice:

—No, hermano cuervo: mejor que comer trescientos años de la carne de los muertos prefiero seguir saboreando la sangre de los vivos y ¡que sea lo que Dios quiera!

Así pensaban todas. «Eramos jóvenes y no temíamos a nada —recuerda una de las supervivientes—. El miedo vino después»[84]. Por el momento, además de no tener mucha idea de lo que suponía la profesión de piloto, tampoco sabían nada de lo que estaba ocurriendo de veras en las líneas de combate de la Gran Guerra Patriótica.

En las clases de instrucción política destinadas a los miembros del Komsomol que tenía a su cargo, Nina Ivákina no decía nada de la situación real del frente por el simple motivo de que nada conocía al respecto. Lo mismo cabe decir de su superiora, Yevdokía Rachkévich, y aun de la mismísima Raskova. Solo las autoridades superiores podían hacerse una idea más o menos cabal de cuanto estaba ocurriendo.

Las noticias de la retirada, que los boletines del Sovinformbiuró, la agencia de noticias soviética, presentaban como una reubicación estratégica a posiciones más ventajosas, y de la que Ivákina trataba de hablar lo menos posible, llegaron, sin embargo, a las filas en forma de rumores inquietantes, fragmentos de información oficial e indicios obtenidos en las cartas que enviaban las familias.[85] Las jóvenes que servían en unidades más cercanas al frente podían ver por sí mismas cómo avanzaba la guerra.

Ania Skorobogátova formaba parte de las tropas en retroceso junto con un buen número de camaradas desmoralizados. Tras completar los dos meses que duraba el curso de Rósosh, obtener el título de operador de radio y jurar bandera, vio frustradas

sus esperanzas de servir en un regimiento de aviación cuando la destinaron al 65.º batallón de transmisiones del frente Suroeste. A mediados del mes de noviembre de 1941 supo que los alemanes habían invadido Taganrog, municipio en el que vivían sus padres. El cabeza de familia era activista del partido, y por lo que había podido colegir de la prensa, era casi imposible que ni él ni su madre o su hermano menor sobreviviesen a la ocupación enemiga. Ania, joven de carácter fuerte que había recibido una educación comunista espartana, no quiso que la vieran llorar y salió a la estepa para desahogarse. Aún habría de pasar mucho para que supiera que a los suyos los habían evacuado de la ciudad poco antes de la llegada de los alemanes. Vivió mucho tiempo con la angustia del convencimiento de que habían muerto, pero no derramó más lágrimas: tenía la sensación de haberlas soltado todas en aquella ocasión frente al viento helado.[86]

Su batallón se preparó para abandonar Rósosh inmerso en el fragor de los fuegos de artillería. Habían recibido la orden de dejar Stalingrado, lo que los obligaría a cruzar el Don. «Nuestra retirada —recordaba Skorobogátova— fue caótica en extremo»[87]. Los alemanes destruyeron las fuerzas principales del frente Suroeste en el envolvimiento de Kiev, el mayor de toda la Segunda Guerra Mundial. Conforme a sus propios cálculos, el invasor se hizo con 665 000 prisioneros y provocó entre los soviéticos más de medio millón de heridos y muertos.[88] Divisiones de casi diez mil hombres quedaron con apenas un millar, el equivalente de un batallón de infantería. La retirada se hizo de un modo desordenado; las unidades se mezclaron, y nadie era capaz de determinar dónde estaba cada una de ellas en un momento dado. Ania, como los demás operadores de radio del batallón, que viajaban en camiones con sus aparatos, recibió de su jefe la orden de parar donde le fuera posible, abrir los transmisores y tratar de dar con una señal que les permitiera determinar su propia situación e informar al cuartel general.[89] Cuando recibió las siglas de identificación, Ania pudo dar noticia de que estaban cerca de Kotélnikovo, un modesto municipio situado a unos doscientos kilómetros de Stalingrado. Cuando volvió a establecer una comunicación, anunció que, aunque habían sido víctimas de bombardeo junto con una columna considerable de soldados, volvían a ponerse en marcha.

La incursión aérea fue terrible. Cuando los aviones espía Focke-Wulf Fw-189, conocidos como «marcos» por su extraña forma rectangular, divisaron la formación de soldados soviéticos, llamaron a sus bases para hacer acudir a los bombarderos. Como ya había caído la tarde, los alemanes lanzaron bengalas antes de comenzar su ataque. Enseguida causaron un número nutrido de heridos y de muertos. En tierra cundió el desorden, y el aire se llenó de gritos pavorosos. Cuando veían a Ania, los combatientes gritaban: «¡Enfermera! ¡Enfermera, ayúdanos a mover a los heridos!».

Aunque en el curso de operadores de radio no le habían enseñado siquiera lo más rudimentario acerca de primeros auxilios, dado que no había disponible una sola enfermera real, hizo cuanto estuvo en sus manos por ayudar. En consecuencia, se puso a transportar con sus camaradas a cuantos caídos podían llevar a la cabaña más

cercana. La mujer que vivía allí rasgó sábanas y camisas para hacer vendas. Tenían doce víctimas con toda clase de heridas imaginables. Aquella situación horrible era incomparable a cuantas había experimentado Ania hasta la fecha. Hizo lo que pudo en calidad de mujer y de soldado. Cuando llegó el momento de partir, viendo que no había modo alguno de acarrear a aquellos desdichados, los dejaron en aquella humilde vivienda, sabedores de que lo más probable era que los alemanes los rematasen a su llegada.

Era ya tarde cuando Ania dio con su camión. «¡Gracias a Dios, que sigues viva!», gritaron sus camaradas al verla. Angustiada en grado sumo por el hecho de haber dejado atrás a los heridos sin protección ni cuidados médicos, trataba de consolarse pensando: «Cuando pasen por aquí los nuestros los recogerán». Con todo, estaba claro que no había soldados soviéticos tras ellos: era el enemigo quien les pisaba los talones.

Todas las reclutas de la unidad de Raskova recordaban el de 1941 y 1942 como un invierno excepcionalmente frío, con heladas graves y tormentas de nieve inclementes. Recibieron prendas muy cálidas: botas altas de aviador con medias de pieles, trajes de vuelo, guantes forrados con pelo y pasamontañas de piel de topo para cubrirse el rostro. Con todo, ni siquiera todo aquello podía proteger de manera suficiente a quien volase a cierta altitud en lo más riguroso del invierno dentro de la carlinga descubierta de un U-2. El frío era terrible, y era frecuente que se les helase la cara pese a que la llevaban tapada. Las navegantes, que siempre tenían menos experiencia de vuelo que las pilotos, sufrían náuseas hasta que se habituaban a aquellas temperaturas. Si a alguien se le ocurría asir sin guantes algún componente metálico del aeroplano en semejantes condiciones, al tratar de separar la mano era inevitable que dejara en su superficie trozos de piel congelada; y una herida así tardaba mucho en curarse. Tanto las pilotos de U-2 como sus mecánicas aprendieron pronto que jamás debían quitarse los guantes estando a bordo. A pesar de todo, apenas hubo protestas. «El 5 de enero estuve en el aire durante diez minutos por primera vez —señalaba Zhenia Rudneva—. No intentaré describir la sensación, porque sé que es imposible. Una vez en tierra, sentí que había vuelto a nacer. El vuelo del día 7 fue aún mejor: el aparato hizo un tirabuzón y un tonel. Yo estaba sujeta con un arnés a la cabina. El suelo daba vueltas y tumbos, y de pronto apareció sobre mi cabeza: a mis pies no tenía más que cielo azul con nubes a lo lejos. Entonces se me ocurrió que sería posible sostener un vaso del revés sin que se derramara el agua. Después de la primera experiencia veía el mundo de un modo muy diferente. A veces me aterra la idea de pensar que podría haber pasado toda mi vida sin volar»[90].

En aquel momento había empezado también a volar en calidad de navegante —y a descubrir que tal ocupación no era menos cautivadora que la de piloto— Galia Dokutóvich. «¡Ahora me doy cuenta de lo sensacional que es ser navegante! —

escribió—. Después de tomar tierra camina una como en un sueño, sin pensar en otra cosa que volver a encontrarte en el aire»[91]. Aun así, iba a sufrir una gran decepción, pues, al no haber completado su formación superior de aviación, no poseía la experiencia de vuelo necesaria, y en consecuencia, la hicieron auxiliar administrativa del escuadrón.

A las pilotos y navegantes del regimiento de bombardeo nocturno las repartieron por parejas; de modo que menudearon las expresiones «mi navegante» y «mi piloto». Yevdokía Bershánskaia, que había sido nombrada oficial al mando de dicha unidad, era muy consciente, por la experiencia adquirida en calidad de piloto e instructora, de la importancia que revestía la compenetración entre las dos partes del equipo, que durante el vuelo habrían de funcionar como una sola persona. Junto con la jefa de estado mayor Irina Rakobólskaia, tuvo que hacer no pocas cábalas a la hora de emparejarlas, aunque lo cierto es que en la mayoría de los casos acertaron; tanto, que apenas hubo nadie que solicitara un cambio de dotación.

Con las muchachas surcando los cielos desde que salía el sol hasta que se ponía, las mecánicas no tenían un minuto de descanso. Otro tanto cabe decir de las instructoras políticas de los tres regimientos, quienes, además de dar charlas sobre asuntos como: «El Ejército Rojo, centinela indomable del Estado socialista», o sobre el camarada Stalin, debían consagrar no poco tiempo a tratar asuntos personales y resolver las riñas interminables que se producían entre las mujeres. El 7 de enero de 1942, con motivo de la Navidad rusa, se trasladó a todo el 586.º regimiento de caza del gimnasio del club de oficiales al edificio administrativo de la escuela de vuelo, que ofrecía unas condiciones mucho mejores. Aun así, si bien sus comandantes estaban encantadas de haber podido aposentar a todo el personal en una sala de grandes dimensiones, las pilotos las sorprendieron, a ellas y a las comisarias, al protestar por no querer convivir con sus camaradas mecánicas.

En el Estado soviético, la igualdad no reinaba sino de forma teórica, y por ende, las mecánicas estaban acostumbradas a conformarse con raciones menos sustanciosas y a ser tratadas con desdén por las otras. «¿De qué piloto podía esperarse que respetara a nadie que no lo fuese?»[92]. No obstante, todas se sentían indignadas ante la crudeza con que lo demostraban. Klava Necháieva, quien en calidad de comunista afiliada debería haber predicado con el ejemplo, se quejaba, por ejemplo, de que los pies de las mecánicas cayeran a la cabecera de su cama, circunstancia que consideraba intolerable.[93]

Estas últimas, por su parte, eran «más iguales» que las técnicas de mantenimiento de motores y, por lo tanto, debían recibir una mejor nutrición. El hecho de que el personal de tierra y el de aire iban a recibir raciones diferentes se puso en conocimiento de todas las voluntarias casi en el instante mismo de llegar a Engels. Tal cosa se debía a que las pilotos tendrían graduación de oficiales, quienes en las

fuerzas armadas soviéticas, como en las zaristas, gozaban de una alimentación muy distinta de la de las clases de tropa. También el personal técnico se hallaba dividido por categorías: las mecánicas tenían rango de suboficiales y, por consiguiente, habían de comer mejor que las técnicas o las armeras. En consecuencia, estas también protestaron. Nina Ivákina se echó las manos a la cabeza cuando algunas de las del comité del Komsomol se pusieron del lado de las rebeldes que exigían que se asignara el mismo rancho a todo el personal de mantenimiento. Para acabar de tensar aún más la situación, la escasez que reinaba en aquel momento, tanto de víveres como de cucharas y de tenedores, afectaba a todo el mundo con independencia de su condición. Quien cenara en el comedor privilegiado reservado a los oficiales superiores y los agentes políticos podía topar con que se veían obligados a consumir «gachas aguadas de alforfón con las manos», porque no había «nada que comer ni con lo que comer».[94] Ni siquiera era posible endulzar el té, y tamaña carestía no hacía sino aumentar la impaciencia por acudir al frente, en donde se creía que el suministro alimentario era mucho más generoso.

Nina Ivákina tenía que arbitrar casi a diario en una u otra porfía. Fiódorova se peleó con Sokolova, miembro del Komsomol como ella, y la tildó de incordio. Ambas se deshacían en lágrimas y gemidos mientras la representante de dicho organismo trataba de fallar a favor de una de las dos. A Beliáieva, comandante del 1.er escuadrón, hubo que obligarla a preparar la charla de adoctrinamiento político que se mostraba reacia a dar. Además, se daban divisiones de autoridad entre las oficiales: Raskova y Vera Lomako no soportaban a la comisaria Kulikova ni hacían mucho por ocultarlo. Ivákina, por descontado, puso al tanto a Kulikova. La propia Ivákina se las hubo con Klava Kasátkina, representante del Partido Comunista a la que tachó de grosera: hasta a los administradores del Komsomol y del partido les costaba llevarse bien.

El comisario de la división aérea, enviado por el departamento político, no dejaba de hostigar a las instructoras políticas de los regimientos, a las que leía directivas y explicaba cómo debían llevar a cabo su labor en distintas situaciones. Ivákina no pudo menos de sorprenderse al saber por él de «figuras militares de relieve» que hacían tantas travesuras como sus niñas durante los cursos de formación de comisarios. Sus alumnos no dudaban en abandonar sin permiso sus unidades para asistir a los bailes del club de oficiales. De hecho, aquella descubrió que semejante comportamiento era de lo más normal, y que los regimientos de Raskova parecían ser los únicos cuyas comisarias creían poder erradicar tan levantiscas conductas. Con todo, los métodos que usaban ella y sus colegas para imponer disciplina y erradicar todo acto de sedición no se hallaban fuera de lo común en aquel tiempo. Nina Ivákina hablaba con aprobación en su diario de una carta que había recibido Valia Krasnoshiókova de un compañero de escuela, un muchacho de dieciocho años que había perdido un ojo en el frente, y que ella juzgó de «muy madura».[95] Valia no le había enseñado el documento, y de hecho, le habría causado no poca sorpresa el saber

que lo había leído otra persona.[96]

Los instructores políticos de la Unión Soviética de Stalin se encargaban de que quedase claro que no había nada de lo que avergonzarse en el acto de inspeccionar en secreto la correspondencia ajena ni en el de escudriñar entre las pertenencias de las personas de las que eran responsables. «Nuestra nación está combatiendo a sus enemigos, sean internos, sean externos. El oponente es poderoso, y por eso es importante saber lo que piensan y sienten los demás. Necesitamos hacernos con cuanta información seamos capaces de obtener».

Los representantes del partido y del Komsomol solían ser individuos sociables que mantenían buena relación con todo el mundo. Uno de los métodos de los que se servían consistía en tratar de mantener conversaciones íntimas con las gentes a su cargo. Sabían hacerse querer de forma subrepticia y engatusar a los demás para que les hablaran con franqueza, tras lo cual no tardaban en formularles preguntas acerca de sus amigos. Valia Krasnoshiókova recordaba las sabias palabras que le había transmitido su abuela: «El que acusa es el primero que prueba el látigo». Por eso ella evitaba murmurar de nadie, aunque había muchas otras que sí lo hacían, a menudo sin reparar en la situación tan peligrosa en que ponían a sus amigas.

En una carta fechada el 13 de enero de 1942, Lilia Litviak escribió a su madre y a su hermano Yuri que se alegraba de comunicarles que las ligeras dificultades que la habían estado acosando se habían visto «mitigadas por superiores agradecidas. De hecho —seguía diciendo— puedo decir que en este momento se me tiene en gran estima». Hasta quienes le profesaban antipatía —que no eran pocas— tuvieron que admitir después de los primeros vuelos de adiestramiento que Litviak era una piloto excelente y disparaba con más pericia que ninguna.

El 7 de enero, cuando las aviadoras hacían prácticas de tiro con mangas catavientos de gran tamaño remolcadas por un aeroplano, Ivákina anotó en su diario que aún no habían aprendido a disparar. Masha Kuznetsova, Klava Blinova y otras muchas «no estaban aún a la altura».[97] A su decir, Litviak era la única que se salvaba. «Tiene capacidad para lograr grandes cosas, aunque solo hace el esfuerzo necesario cuando quiere caer bien a alguien». Su actitud precavida respecto de la piloto no se vio influida por los buenos resultados que obtenía en las maniobras de formación. Discrepaba con vehemencia de las instructoras políticas que, como Tania Govoriako, representante del Partido Comunista en el escuadrón, intercedían por la joven. Ivákina estaba convencida de que no podía bajar la guardia, porque trataba con una persona «demasiado pagada de sí misma». Litviak, tras ver reducidas varias de las penas que se le habían impuesto, siguió transgrediendo las normas y acudiendo sin permiso a los bailes. Y eso era lo más leve, pues Ivákina no tardó en revelar en su diario: «Hemos creado una aviadora fanfarrona y provocativa».

«Cadete Litviak, ¡dos pasos al frente!», ordenó Raskova. Hasta aquel preciso instante, la formación de más de un centenar de alumnas del regimiento de caza —entre pilotos, mecánicas, armeras y técnicas— no había reparado en el cuello blanco acolchado que lucía el traje de vuelo de su compañera. La víspera las habían provisto a todas de uniformes de invierno, cuya prenda principal era un atuendo de vuelo dotado de un horrible cuello de piel de borrego marrón; y Lilia, poco satisfecha con el aspecto que presentaba, había dado con la solución: arrancar las pieles blancas de las medias que llevaban bajo las botas de vuelo y usarlas en lugar de aquel. El blanco le encantaba y, además, le sentaba muy bien.

Ni se le había pasado por la cabeza que el hecho de alterar un uniforme militar pudiera ser contrario al reglamento: en su casa, cuando no estaba muy convencida de cómo le quedaba un vestido, se sentaba ante su querida máquina de coser y le hacía en el acto los arreglos pertinentes. Su madre había hecho sombreros antes de la Revolución y es posible que hasta tuviese un establecimiento donde venderlos. Era una gran costurera y había enseñado aquel oficio a Lilia, quien, además, heredó un talento excepcional a la hora de crear de la nada un atuendo elegante. Cuando su padre se fue de casa, su madre había tenido que enfrentarse a no pocos apuros económicos. Sin embargo, los vestidos de la joven siempre habían estado adornados con lazos hermosos, y sus vestidos, con cuellos grandes de pieles. Lilia se hacía unas bufandas preciosas que eran la envidia de las niñas de su patio, en donde siempre era la mejor ataviada.

La mayor parte de su generación había ido mal vestida hasta finales de la década de 1930, cuando comenzó a cambiar la situación, aparecieron no pocas revistas de moda y hasta se alentó a la ciudadanía a llevar atuendos mejores y más refinados. Se pusieron de moda los vestidos de crepé y los peinados primorosos. Las esposas de los funcionarios del partido y el Estado dejaron de llevar chaquetas de aire militar y bufandas rojas para empezar a comprar su ropa en comercios exclusivos que solo atendían a lo más selecto de la nación. Al resto de mujeres les resultaba más difícil comprar aquellos conjuntos distinguidos, que, en cualquier caso, no habrían podido permitirse. Lo único que les cabía hacer era solicitar el permiso exigido para adquirir los materiales que necesitaban y confeccionar sus propios vestidos. En caso de ser pobres, como ocurría a la familia de Litviak, siempre quedaba la opción de recurrir a prendas de tiempos de más prosperidad y transformarlas como por arte de magia. Gracias al don que tenían la madre y la hija para la costura, Lilia estaba habituada a llamar la atención cuando paseaba.

El personal castrense, en cambio, debía vestir uniforme, y sobre todo cuando apenas llevaba más de un mes siendo cadete. Raskova la hizo destacarse de la formación y le preguntó cuándo se había cosido aquel cuello nuevo. Ella respondió que había sido la noche de antes, y la comandante de su regimiento la puso bajo arresto en el cuartelillo para que tuviera tiempo de devolver las pieles a las medias de

las que procedían y restituir el cuello de piel de borrego al traje de vuelo.

La indignación que provocó la conducta de Lilia fue generalizada. Faina Pleshivtseva, mecánica de gran estatura amante de los deportes, desaprobaba semejante actitud y se preguntaba cómo podía pensar aquel bombón rubio en algo tan frívolo como un cuello de pieles cuando estaba teniendo lugar una guerra brutal. ¿Qué clase de piloto podía llegar a ser alguien así?[98] Nina Ivákina tuvo aquel por un episodio muy revelador. Desde el instante mismo en que llegó a Engels había sabido que iba a tener que empeñarse a fondo con Litviak. En primer lugar, alguien le dijo que la muchacha había exagerado en el número de horas de vuelo que poseía. Después, tras una serie de discretas averiguaciones, supo que entre las otras pilotos había algunas que no le tenían precisamente un gran aprecio. Decidió entonces investigar con más detalle sus antecedentes sociales, cosa que resultaba muy poco conveniente para Lilia. Le habría resultado relativamente fácil descubrir que su padre había sufrido arresto durante las purgas de 1937, aunque, en tal caso, tan perjudicial revelación se habría visto mitigada, claro está, por el hecho de que aquel había abandonado a su familia mucho antes de dicha fecha.

Su actitud era perniciosa para el régimen, y aunque la mayoría la condenaba, Ivákina, a fuer del representante del Komsomol, no podía menos de escandalizarse ante el hecho de que Klava Pankrátova y Valia Lisítsina, amigas de Litviak, lejos de pararle los pies, hubieran «colaborado con ella y hasta la acompañaran alegremente hasta el campo de aviación cuando llevaba puesto su atuendo retocado».[99] Ni siquiera el período que pasó en el cuartelillo la disuadió de pasar buena parte de su tiempo atusándose los rizos rubios (que al decir de algunas se teñía con agua oxigenada) con la chaqueta de verano cruzada sin mangas vuelta del revés para dejar a la vista el forro blanco de pieles.[100]

Marina Raskova.

Marina Raskova, Polina Osipenko y Valentina Grizodúbova en 1938.

Lilia, antes de la guerra.

Galia Dokutóvich y Polina Gelman, antes de la guerra.

Lilia de joven.

Otra fotografía tomada antes de la invasión alemana. Lilia, con un gesto entre orgulloso y atrevido muy propio de ella, posa con sus alumnos varones, que intercambian sonrisas.

Katia Budánova y sus alumnos varones, antes de la guerra.

Klava Necháieva instruyendo a un cadete varón antes de la guerra.

Zhenia Prójorova y su equipo durante una exhibición de vuelo en Túshino.

Anna Yegórova con otros miembros del Komsomol durante la construcción del metro.

Mujeres y niños en el vestíbulo subterráneo de la estación de metro de Maiakóvskaia durante una incursión aérea (Moscú, 1941).

Voluntarios alistándose en la milicia nacional (Moscú, 1941).

Masha Kuznetsova.

Raísa Surnachévskaia, Katia Budánova y Olga Shájova. Fotografía tomada en Engels en 1941 o a principios de 1942.

Anna Yegórova recibe instrucciones al lado de su U-2 (1941).

Una aviadora sin identificar, Katia Budánova y Zhenia Prójorova en Engels.

9

«UN AVIÓN CON EL QUE PODER VOLAR»

El regimiento de caza recibió sus Yak-I a finales del mes de enero de 1942. El día que debían llegar, todas corrieron a las ventanas no bien se levantaron a fin de ver si se daban las condiciones meteorológicas adecuadas para pilotar. El día, soleado como pocos, no podía haber sido mejor: la nieve del aeródromo refulgía tanto que hasta hacía daño a la vista; pero ninguna dudó en entornar los ojos para mirar al cielo y esperar. En torno al mediodía oyeron al fin el fragor de los motores que tanto habían aguardado y contuvieron el aliento al ver aparecer los cazas.

Nina Ivákina escribió el 28 de aquel mes que el primer Yak fue «un anuncio de la primavera… Era un aeroplano pequeño, tan blanco como la nieve y equipado con esquíes, dos ametralladoras de disparo rápido y un cañón». La sorprendieron la estupefacción que provocó su contemplación entre las pilotos y la impaciencia con que quisieron saber a quién le correspondería recibir aquel regalo de los dioses.[101] Todas dejaron lo que estaban haciendo para congregarse «en agitado tropel» en el aeródromo. No tardó en llegar el resto de los Yak desde la fábrica aeronáutica de Sarátov, situada al otro lado del Volga. Ante la orden de: «Preparaos para recibir los equipos», las mecánicas corrieron a comprobar una vez más sus herramientas, asegurarse por enésima vez de que estaban listos los puestos de estacionamiento y a repasar los pasos que debían seguir para escoltar los aviones hasta allí.

Las muchachas no cabían en sí de la emoción: aquellos Yak también llevaban camuflaje de invierno y esquíes. De hecho, serían los únicos aeroplanos blancos que iban a pilotar durante la guerra, y por eso recordarían toda su vida con tanto detalle la imagen que ofrecían al llegar al aeródromo aquel día soleado de enero. Aquel color no iba a tardar en abandonarse, pues tener que repintar dos veces al año cada aeronave constituía una pérdida de tiempo, y cuando quedó claro que resultaba poco práctico sustituir las ruedas por patines, también dejaron de usarse estos últimos. Saninski, mecánica jefa de la unidad, tenía por costumbre combatir con una sarta incansable de chanzas la fatiga de sus subordinadas, a las que hizo trabajar todo el día pese al frío helador. Al caer la tarde, los aviones estaban listos.

Las otras unidades de combate que recibieron Yak de las instalaciones fabriles de Sarátov, recién transformadas para producir aeronaves en lugar de cosechadoras,

ensalzaban incrédulas su suerte. El I-16 con el que habían luchado hasta entonces, «el burro», como lo llamaban, era «un aeroplano pequeño, lento y mal armado».[102] Su artillería consistía en una ametralladora que había demostrado ser más que insuficiente en el campo de batalla. «Uno apretaba el gatillo… y antes de darse cuenta estaba ya sin munición». Cuando se entregaron los Yak al 296.º regimiento de caza, al que tanto ansiaba regresar Masha Dólina, sus pilotos apreciaron enseguida el salto cualitativo que suponía aquel aparato: ofrecía prestaciones notables y un armamento serio conformado por ametralladoras, un cañón y seis misiles autopropulsados por cohete. Aunque el aterrizaje sobre esquíes les resultó complicado en un primer momento, ya que «no había frenos», al fin disponían de «un avión con el que poder volar».[103]

El 29 de enero, Lilia Litviak anunció por correo a su madre que, finalmente, había volado en solitario en un Yak tal como llevaba esperando desde hacía meses. «Ya puedo considerarme una piloto de caza con todas las letras», escribió.[104] Estaba encantada en particular por lo breve que había sido el período de formación antes de que le permitieran gobernar uno de aquellos aparatos sin la compañía de su instructora. Con todo, aún tenía por delante el verdadero adiestramiento, en el que habría de aprender a volar a gran altitud, hacer acrobacias y combatir en el aire.

Las aviadoras también comenzaron a estudiar tácticas de caza y reconocimiento fotográfico. Cada una tenía ya su propio aeroplano, que las mecánicas pulían hasta dejar reluciente. Como antes, se levantaban a las seis de la mañana para volar desde las nueve hasta las cinco de la tarde. El único inconveniente que tenía este horario era que, en consecuencia, mediaba muchísimo tiempo entre el momento del desayuno y la siguiente ocasión que se les ofrecía de comer (a las seis de la tarde). Además, en ocasiones ni siquiera las pilotos recibían todo el alimento que necesitaban. «Nos dan veinte gramos de mantequilla una vez cada cinco días y ahora, encima, un huevo solamente —refería Lera Jomiakova en una carta a su familia—. Salgo siempre con hambre del comedor»[105]. Las mecánicas, a las que se les seguía asignando una cantidad menor, hacían lo posible por no tomarse el pan del almuerzo a fin de llevarlo con ellas a los hangares y poder consolarse mordisqueándolo, congelado por el frío, cuando las acometía con demasiada fuerza el hambre.

El mismo día en el que Lilia Litviak ponía a los suyos al corriente de su primer vuelo en solitario en un Yak, Nina Ivákina supo durante una reunión a puerta cerrada que había planes de enviarlas al frente en febrero. Por el momento, no obstante, debía mantenerse en secreto tal información. Antes de aquella fecha se pretendía hacer llegar al regimiento de bombardeo nocturno a bordo de sus U-2, toda vez que su adiestramiento resultaba más sencillo.

El día que se anunció la movilización de esta última unidad, el instructor encargado de enseñar el código Morse a las navegantes se hallaba de un humor excelente. Entre los mensajes que transmitió a sus alumnas intercaló varios de tono jocoso que arrancaron risas en el aula. De pronto comenzó a accionar su manipulador

con una velocidad que pocas fueron capaces de seguir. «Hemos recibido órdenes —decía— de movilizar el regimiento de bombardeo nocturno. Quien lo haya entendido puede salir en silencio»[106]. Varias de las cadetes se pusieron en pie y se dirigieron hacia la puerta con una sonrisa reservada, mientras el resto las observaba con aire confuso. Cuando las demás comprendieron lo que se les había transmitido, dio la impresión de que a todas les hubieran salido alas de improviso. «¡Nos vamos al frente de un momento a otro!».

Los bombarderos ligeros U-2 que tanto habían esperado llegaron a principios de febrero. Eran idénticos a los que habían usado las muchachas para adiestrarse: ligeros, lentos y con alas de lona. No recibieron paracaídas, pues al ver de las autoridades y de las propias dotaciones, en caso de fallar el motor, esta clase de aeronave no tendría dificultad alguna en planear hasta tierra; de modo que no había necesidad alguna de saltar. Todo apunta a que nadie cayó en que, al estar fabricado con aglomerado y percal, el avión ardía como una mecha en caso de incendiarse, y en consecuencia, la tripulación estaba condenada a morir abrasada antes de llegar al suelo. A veces, a las pilotos de U-2 se les decía que, ya que iban a operar al otro lado del frente, era preferible morir a bordo que caer en manos de los alemanes. Lo primero se tenía por mejor que los horrores que, según aseveraban hasta la saciedad los periódicos, habían de soportar quienes eran capturados por el enemigo. La mayoría, sin embargo, ni siquiera paraba mientes en ninguna de las dos posibilidades: a los veinte años no se piensa demasiado en cosas así, ni siquiera en tiempos de guerra.

A las que, como Galia Dokutóvich, compaginaban las labores de oficina con el vuelo no se les asignó una compañera fija. Se pretendía que pilotasen su avión en los ratos que dejaran libres sus deberes administrativos, aunque, dado que estos no eran muchos, acabaron por adscribirlas a pilotos que, por uno u otro motivo, habían quedado sin navegante de manera temporal. A Galia, esta situación le resultó por demás lamentable, pues no era eso precisamente lo que había esperado. «Tengo un problema —confió a su diario—: me han nombrado ayudante de escuadrón, y sospecho que eso quiere decir que puedo ir olvidándome de volar»[107]. Mientras asistía a diario a los cursos de formación del personal del cuartel general, que en teoría habían de convertirla en una mujer «terriblemente lista», Galia envidiaba a las que, en cambio, estaban surcando los cielos. Agradecía de veras las raras ocasiones en que le permitían practicar; sobre todo de noche, cuando era mayor la dificultad. El 5 de febrero de 1942 escribió: «Ayer volvimos entusiasmadísimas al comedor después de nuestros vuelos nocturnos. Teníamos la cara encendida, el pelo revuelto, los ojos rojos… y por la mañana seguíamos con los trajes y las botas puestos. Nos

sentamos a cenar, y Zhenia Zhigulenko apoyó la cabeza en el hombro de Vera Bélik y fue incapaz de mantener los ojos abiertos».

Las navegantes de los bombarderos que operaban de noche, además de dar con el objetivo pese a la oscuridad y hacer regresar el aparato a la base, tenían que arrojar los explosivos con exactitud para dar en el blanco. Una vez llegados al aeródromo, aquellos U-2 pequeños, silenciosos y pacíficos se mudaban en máquinas de guerra del modo más sencillo que quepa imaginar. La variante mejorada, adaptada de forma explícita para transportar bombas, no estuvo disponible antes de 1943. Hasta entonces, la carga se colocaba bajo las alas con un dispositivo rudimentario, en tanto que las bengalas que se empleaban para iluminar el objetivo viajaban, a modo de equipaje de mano, en el regazo de las navegantes. Aquellos aviones podían acarrear una carga de entre doscientos y trescientos kilogramos de bombas. Galia escribió en su diario que las iban a enviar al frente tan pronto se hubieran habituado al «equipo». La comandante Bershánskaia esperaba acudir a Moscú en cualquier momento a fin de recibir las órdenes pertinentes.

Las pilotos del 587.º regimiento de bombarderos pesados tenían motivos para envidiar a las dotaciones de las otras dos unidades, toda vez que aún no habían recibido sus aeroplanos y seguían entrenándose con las «perras» de los Su-2. Sus navegantes se estaban adiestrando en el gigantesco Túpolev TB-3, en el que embarcaban todas a la vez. Antes del primer vuelo, se acercaron con aire tímido a aquel mastodonte y miraron perplejas los paracaídas que tenía amontonados bajo una de las alas. «Ponéoslos», les ordenó la instructora, pero ninguna de ellas sabía cómo había que hacerlo. La pequeña Tonia Pugachova, sin embargo, tomó uno con gesto confiado y comenzó a ajustárselo. Dado que estaban diseñados para hombres, no dudó en pasarse por entre las piernas el correaje sobrante. La dotación masculina prorrumpió en carcajadas, pero la instructora, sin inmutarse, tomó el artefacto de Tonia y explicó a las muchachas cómo tenían que colocárselo.[108]

Los aviones que se les asignaron al fin eran los más modernos de que se disponía a la sazón. Fue, claro, gracias a Raskova, quien había volado a Moscú para ver al comisario del pueblo de la industria aeronáutica, Alekséi Shajurin, al que conocía bien. Cuando se le preguntó a qué se debía su visita, la aviadora respondió que había ido a hablar con él para pedirle que dotase a su regimiento con los últimos bombarderos en picado Petliakov Pe-2. Él estuvo a punto de echarse a reír en su cara. «¡Tienen cierta diferencia con vuestros U-2!», exclamó.[109] Aunque la producción del bombardero bimotor de ataque a tierra que estaba pidiendo había comenzado antes de la guerra, en 1942 eran muy pocas las unidades que se habían equipado con ellos.

Su diseñador, Vladímir Petliakov, lo había creado en prisión tras ser condenado en 1937 por el fantasioso cargo de haber tratado de fundar un partido fascista ruso.

En un principio estaba destinado a ser un caza, pero cuando se hizo evidente que se necesitaban con más urgencia bombarderos en picado, hubo que transformarlo enseguida. Los dirigentes de la nación, encantados con el resultado, otorgaron a su creador el Premio Stalin y hasta lo pusieron en libertad. Este aeroplano avanzadísimo disponía de una carga de tonelada y media de bombas, alcanzaba una velocidad de 540 kilómetros por hora y podía volar a gran altitud, amén de descender con un ángulo de entre 50 y 60 grados, lo que le permitía apuntar sus explosivos con mayor exactitud. Además, ningún otro aparato poseía un tren de aterrizaje tan robusto como el suyo.

Huelga decir que, como toda aeronave, tenía también sus desventajas, y por desgracia, las suyas no eran desdeñables. La primera de todas era que resultaba en extremo difícil de manejar. Tenía el peligro de que solo podía aterrizar a gran velocidad, y además, con un ángulo preciso: el menor error en este sentido podía ser fatal. Se decía que fue precisamente esta la causa de la muerte de Petliakov, ocurrida en 1942 cuando se dirigía a Moscú a bordo de su propio aeroplano. Le dieron sepultura en un cementerio vecino a Kazán, cerca del lugar en que se estrelló, y al poco apareció cincelada la siguiente inscripción en el monumento de piedra de su tumba: «Gracias por el tren de aterrizaje, pero ya has visto que las características de vuelo no eran las mejores».[110] No hay duda de que el autor de tan triste epitafio debía de saber de lo que hablaba.

Raskova, sin embargo, no se dejó amilanar por nada de cuanto escuchaba de las dificultades que entrañaba pilotar aquel aeroplano nuevo. A diferencia de quienes se graduaban en las escuelas de aviación y llegaban al frente sin demasiada experiencia (lo que por lo común significaba menos de cien horas), las pilotos de su regimiento habían pasado miles de horas en el aire, y adiestrarlas para hacerse con los mandos de aquella aeronave traicionera no iba a ser, por lo tanto, tan difícil. No dio un paso atrás, y Shajurin no pudo menos de sucumbir a los obstinados argumentos de la heroica aviadora. En consecuencia, le prometió que tendría los Pe-2 antes incluso que aquellos regimientos de primera línea de combate que con tanta desesperación los necesitaban.

Las noticias de que iban a tener que dominar aquel avión problemático no se recibieron con gran entusiasmo en el seno del 587.º regimiento. Hasta las jefas de escuadrón tomaron con desconcierto la idea de tener que adiestrar a sus tripulaciones en el manejo del colosal Pe-2 con un margen de tiempo estrecho. Raskova les pidió que no se desalentaran y se unió ella misma a las clases tan pronto llegaron los ejemplares. Para ella, el aprendizaje iba a resultar aún más difícil que para otras debido a su experiencia de vuelo relativamente modesta.

Su regimiento acabó por domar el caprichoso bombardero, y hasta por enamorarse de él. No tardaron en referirse a él como su *peshka* («peón») o su «golondrina». La unidad no sufrió una sola víctima mortal durante el adiestramiento, a diferencia del regimiento vecino de reserva, conformado por cadetes recién salidos

de la escuela de aviación, que en ocasiones contaban con cien horas de experiencia, pero en otras no superaban las veinte, y que se afanaban por dominar el complicado manejo del Pe-2. Los accidentes se debían a que los pilotos eran incapaces de habituarse a los mandos. La norma por la que en caso de siniestro se abandonaban los vuelos hasta el día siguiente tuvo que ser revocada ante el número elevado de accidentes mortales, por lo que los aviadores hubieron de seguir con su entrenamiento aun cuando acabaran de ver morir a un amigo.

10

«¿ME PREGUNTAS CÓMO LANZAMOS LAS BOMBAS?»

El 18 de febrero, Ivákina, la agente del Komsomol, escribió que ella y la representante del partido en su regimiento, Klava Kasátkina, habían «topado» con ciertas páginas del diario de Nina Slovojotova, su jefa de estado mayor, y una carta a su hermana en las que había escrito «un montón de bazofia» sobre la unidad y «cosas indignantes sobre las oficiales, las soldados y asuntos del regimiento».[111] Hicieron llegar ambos documentos a «*las autoridades competentes*» (la cursiva es de Ivákina), aun a sabiendas de lo graves que podían ser las consecuencias para Slovojotova.

Pese a todo, los más de los ciudadanos soviéticos seguían pensando que había pocas cosas tan despreciables como leer los papeles personales del prójimo. La elaboración de un diario se consideraba una práctica beneficiosa para el desarrollo del carácter y, por lo tanto, era muy frecuente. No hace falta decir que el contenido de tales documentos no estaba pensado para que lo conocieran otros.

Lo habitual era que quienes se encontraban en el frente dejasen de escribir en su diario. Aunque no estaba prohibido oficialmente, los oficiales e instructores políticos de casi todas las unidades explicaban a sus subordinados lo perjudicial que podía ser un documento así en caso de caer en manos enemigas, y quienes recibían esta advertencia sabían que el enemigo no tenía por que ser alemán: podía darse el caso de que fuera la persona que se sentaba con ellos a la mesa.

En 1942, el corresponsal de guerra Daniil Fíbij introdujo en su diario un comentario catastrófico sobre el jefe de la unidad a la que lo habían asignado: «El comandante de nuestro reducido ejército no duda en derramar sangre soviética». Poco después, sin saber siquiera qué pasaba, lo llamaron en presencia del adalid en cuestión.[112] Junto a él había presente una serie de oficiales del NKVD. El consejo de guerra sumario que sustanciaron contra él tenía como prueba principal su diario, que bastó para recluirlo durante muchos años en los campos de trabajo de Stalin. Aún hizo falta un tiempo para que Fíbij cayera en la cuenta de que semejante invasión de su intimidad y la denuncia en que se tradujo eran prácticas comunes en aquella época.

«Cada vez que quiero que me aclaren algo o indagar cualquier cosa, alguien me espeta: “¡Cuádrate!”. ¿Adonde habrán ido a buscar gente tan disciplinaria y estrecha

de miras? No nos ven como seres humanos», se leía en el diario de Olga Gólubeva.[113] Dado que siempre le había apasionado escribir, le resultaba imposible no dejar constancia de la vida que había conocido en las fuerzas armadas, tan diferente de su antigua existencia, ni de todas las impresiones que la sobrecogían. Aun así, no hubo que esperar mucho para que el documento cayera «accidentalmente» en manos de alguien más, ni para que esta persona lo pusiera a disposición de otros muchos dotados de la autoridad necesaria para decidir sobre la suerte de la muchacha y meterla «en un lío de padre y muy señor mío». Huelga decir que su lectura no tuvo nada de fortuito: una u otra de las camaradas con las que no iba a tardar en poner en peligro su vida en el frente había accedido cuando un instructor político le había pedido que espiase a sus amigas. Quien así actuaba podía hacerlo por motivos diversos: había quien tenía miedo por su propia persona después de ver bajo arresto a sus familiares, y también quien se prestaba a colaborar con fines ideológicos. Al cabo, tenían solo veinte años. Los mismos periódicos que hablaban de las plusmarcas obtenidas y del poderío arrasador del socialismo, los mismos pilotos que protagonizaban hazañas heroicas, los mismos estajanovistas que alcanzaban cotas de productividad nunca vistas hacían llamamientos a una actitud vigilante y delatora frente a las tretas de los saboteadores y los espías. ¿Cómo no creerlos, cuando la prensa no dejaba de revelar confesiones de enemigos del pueblo ni de desenmascarar a pirómanos que incendiaban el grano recogido en las granjas colectivas, mataban al ganado y hacían saltar por los aires fábricas enteras?[114] La mayoría creía a las autoridades aun cuando arrestaban a un maestro alemán decrépito por considerarlo un agente secreto o aseveraban haber descubierto que un amigo de la familia educado e intelectual era un peligroso trotskista.

Si una instructora política, una persona de autoridad que tenía más edad y más mundo que ellas, les hablaba de la necesidad de tener los ojos bien abiertos, era posible que, de manera involuntaria, las muchachas diesen en sospechar que la compañera que dormía en la litera de al lado, integrante patriótica del Komsomol con la que quizá hasta compartiese manta, tal vez fuese un enemigo encubierto. Y si le pedían, en nombre del celo revolucionario, que encontrase y leyera el diario de una amiga, ¿qué derecho tenía ella a negarse?

Los agentes políticos, en cambio, creían —erróneamente— que ellos sí podían tener su propio diario sin preocupación alguna, pues no había nadie que fuera a revisarlo. La representante del Komsomol Nina Ivákina, por ejemplo, escribía sin descanso en las páginas del suyo con el convencimiento de que nadie las leería. Describía con detalle la labor que estaba llevando a cabo y el resto de sus vivencias. Su trabajo, de hecho, se hizo aún más apremiante con la llegada de una nueva legión de jóvenes del Komsomol procedentes de Sarátov a mediados del mes de enero de 1942.

Cuando se hizo evidente que Engels no estaba en condiciones de satisfacer las necesidades de personal técnico que acusaban sus tres regimientos, Raskova acudió al Comité del Komsomol de Sarátov. Las muchachas de este, estudiantes en su mayoría, si bien había también entre ellas quien trabajaba en una fábrica, corrieron en su ayuda: el angosto pasillo se llenó desde primera hora de la mañana de cuantas hacían cola para ser entrevistadas. Todas tenían la vista clavada en la puerta tras la que se había reunido el equipo encargado de hacer la selección. Cada vez que salía por ella una candidata, las demás la acribillaban a preguntas. Todas eran muy jóvenes y muchas ni siquiera parecían tener la madurez necesaria para ocupar una plaza en las fuerzas armadas. «¿En qué estás pensando, niña? ¿Te has creído que esto es una guardería?», espetó a una de ellas la comisaria Rachkévich.[115] Las alumnas de los clubes de vuelo parecían imbuidas de una confianza que solo mermaba la presencia, reconocible de inmediato, de Raskova. «Tenía la frente alta, el cabello negro y suave dividido por la mitad y su Estrella de Oro en el pecho». Las miraba a todas fijamente mientras les formulaba una pregunta tras otra sobre su formación, su familia, su trabajo… a fin de determinar si podían formar parte de su unidad. Su voz firme y benévola les daba seguridad. Aceptó a la mitad más o menos.

Las chicas del Komsomol, llegadas sobre todo de distintos institutos de Sarátov, se aposentaron en una habitación amplia que, sin embargo, no tardó en llenarse de gente y de bullicio. En general se desenvolvieron bien todas, incluida Masha Makárova, quien, pese a ser casi analfabeta, compensó su falta de estudios con la experiencia adquirida en calidad de conductora de camiones y tractores, que la ayudó a comprender de inmediato el funcionamiento del motor de un Yak. Las recién llegadas supusieron nuevos quebraderos de cabeza en lo que a disciplina se refiere: huían del campo de aviación a fin de entrar en calor, llegaban tarde cuando se pasaba revista, metían gatitos en el barracón y coqueteaban con entusiasmo con los hombres de la guarnición.

Los guardias sorprendieron a Fedótova, miembro del Komsomol, en las escaleras que daban al ático en compañía de un teniente que «echó a correr vergonzosamente».[116] La muchacha, despeinada, mintió al dar su nombre y el número de su unidad, pero Málkova y Favórskaia, piloto y mecánica respectivamente del regimiento de caza, habían presenciado el incidente y, aun con sonrojo, consideraron que era su deber obtener de aquellos toda la información relativa a tamaña infracción y transmitirla a las autoridades competentes, que en este caso eran Ivákina y sus superiores.

Donétskaia, que no pertenecía al Komsomol, amén de desaparecer a menudo del aeródromo y desobedecer las órdenes, cometió un acto tan horrendo que Ivákina ni siquiera fue capaz de anotarlo en su diario, ni tampoco se atrevieron las veteranas del regimiento a hablar al respecto con el paso de los años. Tan grave fue su pecado, que

hubo de salir del regimiento escoltada por guardias. En el encuentro del Partido Comunista de la unidad hubo una gran controversia sobre cómo había que tratar a jóvenes como Fedótova o Donétskaia. Si bien gentes como la mecánica Osipova pensaban que, dado que el Ejército Rojo había ido a sustituir a las familias de aquellas muchachas, recaía sobre él la responsabilidad de reeducar a las que obraban mal, otras muchas estaban convencidas de que, habida cuenta de que se estaba librando una guerra, no debían perder el tiempo con reclutas como Donétskaia, que por consiguiente, debían expulsarse cuanto antes del regimiento por el bien de la disciplina y la reputación de este.[117] Las instructoras políticas tenían para sí que había pocas manzanas podridas en la unidad, sobre todo porque todas estaban tan atareadas desde primera hora de la mañana hasta bien entrada la noche que apenas tenían tiempo para travesuras. Sus observaciones hacían pensar que semejantes «asuntos sórdidos» eran, en gran medida, cosa de las jóvenes consagradas a labores administrativas y de oficina, que en el pasado habían sido secretarias de peces gordos del Gobierno y seguían actuando con la misma frivolidad que habían desplegado en su vida civil. Las instructoras entendían que era importante adoptar medidas severas contra personas como ellas, pero la situación se hacía más complicada aún por el hecho de que hasta las pilotos, que en teoría eran las más maduras y mejor formadas de los regimientos, mostraban a menudo una lamentable falta de conciencia política en su proceder.

El suelo, perdido en la oscuridad, se volvía invisible a sus pies. El horizonte también se desdibujaba. «Necesitábamos un don especial, una perspicacia particular que nos llevara a determinar dónde estábamos a partir de lugares en los que la negrura daba la impresión de ser mayor, de contornos apenas distinguibles o de zonas un tanto más pálidas. En ocasiones, una luz extraviada nos daba mucha información y ejercía de faro salvador en aquel mar de tinieblas». Así describía una de las pilotos de Bershánskaia la experiencia de volar de noche.[118] Con todo, a partir de narraciones no es fácil hacerse una idea de lo que suponía hacer tal cosa con instrumental rudimentario: solo quien lo haya conocido personalmente puede comprender de veras el grado colosal de aptitud y especialización que requería. Las pilotos y navegantes del regimiento de bombardeo nocturno aprendieron a ver en la oscuridad y reorganizaron su existencia para vivir de noche.

El ingeniero aeronáutico Nikolái Polikárpov había tenido de improviso la brillante idea de usar el avión de adiestramiento U-2 como bombardero nocturno ligero, y lo cierto es que resultó ser todo un éxito. Su avión —que tras su muerte, ocurrida en 1944, pasó a llamarse Polikárpov P0-2 en su honor— podía transportar una carga de entre doscientos y trescientos kilogramos de bombas ligeras, y aunque el daño que infligía al enemigo era relativamente menor (los bombarderos pesados llevaban una carga docenas de veces más pesada), cumplían un cometido muy

importante. «Llevaban a cabo misiones de bombardeo a escasa altitud, sobre todo de noche, para hostigar al enemigo; privarlo de sueño; desgastarlo; destruir los aparatos que tenía estacionados en sus propios aeródromos, los depósitos de combustible, las municiones y los víveres; provocar trastornos en sus sistemas de transporte; entorpecer la labor de sus cuarteles generales, y demás»[119]. Los alemanes los odiaban de veras.

El regimiento de bombardeo nocturno adoptó su existencia noctámbula, tan extraña como agotadora, en cuanto se recibieron los nuevos aeroplanos, y su disciplina permaneció inalterable hasta el final de la guerra. Tras regresar de madrugada de sus misiones, las pilotos y sus navegantes desayunaban en el comedor y se iban a la cama acto seguido. Por descontado, nunca dormían lo suficiente: los sonidos del mundo que se despertaba a su alrededor se encargaban de ello. No está claro cuándo podían hacerlo las mecánicas y armeras, que tenían que pasar la noche pendientes de los aparatos y repararlos después durante el día. Aunque pudiese disfrutar de unas pocas horas de sueño en el dormitorio o, con tiempo cálido, bajo el ala de un avión, el personal de tierra se hallaba en un estado de hambre y de cansancio constante.

El adiestramiento consistía en seguir de noche una ruta trazada de antemano y en sobrevolar el campo de maniobras para hacer prácticas nocturnas de bombardeo. Pulían la precisión de sus ataques lanzando primero un «candelabro» (una bengala) y tratando después de alcanzarlo con una bomba de cemento. El vuelo duraba una hora aproximadamente, que era para lo que daba el combustible.

En cuanto tomaba tierra el U-2 había que rellenarlo y armarlo de inmediato para que estuviera listo enseguida para despegar de nuevo. La comandante Bershánskaia estaba presente cada noche, hasta el amanecer, para ver partir uno a uno aquellos avioncitos y para recibirlos cuando aterrizaban en el área marcada con una T de color vivo, ocultando el temor que sentía por sus cadetes tras una expresión impasible de dureza y severidad.

Bershánskaia contaba con muchos miles de horas de vuelo, tanto diurno como nocturno, y estaba más que habituada a pilotar a ciegas, sin instrumental. En la escuela de aviación de Bataisk había estado al frente de una escuadrilla de mujeres, y tras pasar allí algunos años en calidad de instructora, trabajó de piloto comercial. El camino que la había llevado allí había sido tan espinoso como el de la mayoría de sus cadetes. En 1941 tenía veintiocho años y había crecido en la era terrible de la guerra civil rusa. Siendo niña, tuvo que pasar una noche sentada al lado del cadáver de su madre mientras consolaba a su hermano menor. Tuvieron suerte de que días más tarde se presentara su tío y los llevase junto al resto de la familia, en donde se criaron entre penurias, aunque rodeados de amor. Un día, mientras corría con otros niños en el patio de la escuela, oyó una voz aguda gritar: «¡Mirad, un avión!». El aeroplano voló sobre el municipio y comenzó a descender en picado. Cuando los niños llegaron sin aliento a donde se hallaba, vieron a un muchacho pecoso de aspecto idéntico a

cualquiera de los aldeanos del lugar, poniéndose en cuclillas y dando saltos junto al aparato a fin de estirar las piernas. Contemplándolo, la joven Yevdokía reparó de pronto en que los misterios de la aviación se hallaban al alcance de las gentes más corrientes y decidió en el acto que quería ser piloto. No hubo forma de persuadirla de lo contrario: se graduó en un club de vuelo y, a continuación, en la escuela de aviación de Bataisk.

Bershánskaia se contaba desde hacía mucho entre las conocidas de Raskova, quien la puso entre las primeras mujeres a las que invitó a unirse a alistarse en su 122.º grupo aéreo. Como no podía ser de otro modo, al personarse ante ella pidió que la adiestrasen en el vuelo de aviones de caza, y tuvo motivos para sentirse frustrada cuando, en cambio, la pusieron al frente del regimiento de bombardeo nocturno. Aunque no era, ni mucho menos, lo que esperaba, cuando recibió la orden se puso a trabajar enseguida sin queja alguna. El hijo pequeño que le había dejado el matrimonio fallido con un piloto apellidado Bershanski quedó al cargo de su abuela. Acabadas las hostilidades, se casó en segundas nupcias con Bocharov, el coronel al cargo del regimiento de U-2 junto al que sirvió durante toda la guerra su unidad de bombardeo nocturno.

Bershánskaia no era la única que acudía al encuentro de los aviones que aterrizaban sobre aquella T brillante y pedía informes de vuelo a sus dotaciones: la acompañaba su jefa de estado mayor: Irina Rakobólskaia, mujer esbelta de ojos castaños, cabello oscuro y estatura media. Para las pilotos y las navegantes, esta última no pertenecía a la misma categoría que la comandante Bershánskaia, a quien tenían por alguien mucho mayor que ellas, una aviadora profesional, toda una oficial, una figura insondable y distante que les inspiraba respeto y humildad. Irina, en cambio, era la amiga a la que habían ascendido de graduación. Poco antes había estado estudiando en la Facultad de Mecánica y Matemáticas de la Universidad de Moscú. A diferencia de Bershánskaia, la comisaria Rachkévich u Ozérkova, la ingeniera jefa del regimiento, superiores suyas a las que trataban de evitar, Rakobólskaia, aunque oficial, era, para las chicas, una de ellas: tenía los mismos intereses intelectuales y profesaba el mismo amor a los libros que el resto de antiguas universitarias. En el dormitorio la llamaban por su nombre, y en contextos más formales, «camarada teniente». Aquella muchacha de intelecto sobresaliente que destacaba con sus traviesos ojos castaños, era el enlace que conectaba al cuerpo de oficiales con el resto del regimiento.[120]

Irina Rakobólskaia ignoraba cuál era el mejor modo de entablar relación con la comandante de su regimiento, que era mayor que ella y poseía un origen muy distinto del de aquella estudiante de la Universidad de Moscú.[121] Ella se encargaba de redactar todos los discursos que había de pronunciar su superior ante la tropa, y que esta leía sin apartar la vista de lo escrito. La joven nunca se sintió muy próxima a Bershánskaia, quien tenía demasiado carácter para ella. Sin embargo, esta, por algún motivo, la había elegido de confidente después de decidir de manera unilateral que

era la persona de su regimiento con la que tenía más proximidad, y compartía con Irina detalles personales que Irina no tenía interés ninguno en conocer. Yevdokía le hablaba de su hijo y hasta la ponía al corriente de detalles íntimos de su matrimonio con el otro comandante, obviando por completo que Irina era aún virgen y muchas veces no tenía la menor idea de las cosas sobre las que ella le hablaba. Con el tiempo, no obstante, acabó por tomarle cariño. Admiraba su determinación y su honradez, su formalidad, su pericia, la atención —austera, aunque infatigable— que brindaba a sus subordinadas y su capacidad para seguir aprendiendo y creciendo sin límite. De hecho, lo cierto es que, sin que Irina lo notara, pero sin duda por el hecho de que pasaban el día juntas, Yevdokía Bershánskaia fue elevando su nivel educativo; tanto, que cuando llegó el final de las hostilidades estaba componiendo ya sus propios discursos.

«¿Me preguntas cómo lanzamos las bombas? —escribió Zhenia Rudneva a una amiga de Moscú—. Diriges tu avión hacia el blanco y aprietas el botón que las libera. Entonces, la bomba se suelta para ir a caer sobre las cabezas de esos detestables alemanes. ¡Dios, cómo los odio!»[122].

Hasta aquel momento no había revelado a sus padres que se encontraba en una unidad de las fuerzas aéreas y estaba a punto de que la enviaran al frente. «Querido padre —escribió entonces—, se han invertido en mi persona tanto empeño, tanto dinero y, por encima de todo, tanto conocimiento, que, como las demás, voy a ser de un valor incalculable en el campo de batalla. Aunque haré todo lo posible por regresar a vuestro lado tras la guerra, debéis saber que, si algo me ocurriera, los alemanes pagarían cara mi vida, porque tengo a mi disposición notables adelantos tecnológicos». Pese a ser desgarbada y lenta de movimientos y presentar un aspecto ridículo con el uniforme militar, Zhenia se había convertido ya en la principal navegante del regimiento. El camino no había sido nada corto. Al comienzo de su adiestramiento en Engels les habían advertido que las navegadoras debían llevar todo su equipo bien sujeto para evitar que saltara por los aires, y al día siguiente se presentó con todos los accesorios propios de su ocupación atados con primor a los botones de su uniforme. El celo casi obsesivo por dominar a la perfección su oficio hizo que no prestara atención a las risas exentas de mala intención de sus compañeras. «Creo que estoy haciendo lo único que podía hacerse —aseguró en una carta a los suyos—; estoy haciendo lo que me dicta el deber»[123]. Si bien nunca dejaba de tratar de mejorar, seguía costándole acceder con rapidez a la carlinga. Su piloto, Dina Nikúlina, sin ninguna consideración para con sus sentimientos, la obligaba a practicar hasta la extenuación subiendo y bajando del avión sin descanso con el traje de aviadora abrigado y voluminoso y las botas de pieles. Con todo, si a las demás les parecía punto menos que humillante, Zhenia agradecía la lección. «Dina es con la que más me gusta volar, porque gracias a ella, ahora sé que estoy

capacitada y que tenerme en la tripulación no es ningún peligro para otras. Ella es la única que me hace ver en qué fallo. En cada salida que hago con ella aprendo algo nuevo»[124]. En las clases teóricas, cuando el instructor había acabado y preguntaba si había alguna duda, podía contarse con que Zhenia levantaría la mano como movida por un resorte. «¿Para qué es esta fórmula? —diría, por ejemplo—. ¿De dónde se deriva?». Aquel tenía entonces que reflexionar para explicar cómo se llegaba a ella, embarcándose en el terreno de las matemáticas superiores. No había un solo día en que no quisiera saber el porqué de algo. Tenía que saberlo todo, pues no otra cosa era el estudio para esta joven convencida de que toda la teoría y la práctica que aprendiera le serían de ayuda cuando en un futuro inmediato hubiera de servir en el frente.

11

«¡ES MARAVILLOSO! NO HAY OTRA PALABRA. ¡IMAGINA QUÉ VELOCIDAD!»

A la comandante Tamara Kazárinova la destinaron al 586.º regimiento de caza a finales de febrero de 1942. Como su hermana, Militsa, jefa de estado mayor del regimiento de bombarderos pesados de Raskova, era piloto militar de carrera y conocía a esta desde antes de la guerra. Nadie advirtió al regimiento de su llegada, que constituyó una sorpresa muy poco grata. Pese a la popularidad de que gozaba Zhenia Prójorova, el alto mando no había tenido nunca intención de nombrarla comandante. Era una aviadora excelente, pero más deportista que militar, y por encima de todo, no pertenecía al Partido Comunista, lo que quería decir que, fueran cuales fueren las circunstancias, no tenía posibilidad alguna de ascender más que a jefa de escuadrilla. Bershánskaia, comandante del regimiento de bombardeo nocturno, había trabajado en la aviación civil y, a diferencia de Zhenia, se había graduado en una escuela de vuelo, en donde la habían puesto al mando de una unidad especial femenina. Además —y sobre todo—, llevaba muchos años en el partido. Raskova, a la cabeza del regimiento de bombarderos pesados, debía su carrera castrense a la posición que ocupaba en el NKVD y a sus vuelos plusmarquistas. Por su parte, la comandante Tamara Kazárinova llevaba en el pecho la medalla de la Orden de Lenin, galardón que solo superaba en prestigio el de Héroe de la Unión Soviética. Se la habían concedido en 1937, durante una guerra emprendida por el régimen contra su propio pueblo de resultas de la cual acabaron cientos de miles de ciudadanos en el Gulag.

Todo ello hizo que Tamara ofreciera una impresión favorable en un primer momento. «Es una mujer amable e inteligente, a todas luces una comandante de férreas convicciones que nos va a enseñar sin lugar a dudas a trabajar en vez de jugar a los soldados», fue la evaluación que hizo de ella Nina Ivákina.[125] Kazárinova hablaba bien y poseía un acento culto. Tenía facciones agraciadas, aunque impasibles, y el uniforme militar le quedaba como hecho a medida. Así fue cómo describió la primera impresión que tuvo de ella Aleksandr Grídnev, quien jamás habría podido imaginar que pocos meses después la sustituiría al frente del regimiento de caza femenino: «Una mujer aún joven de buen porte, un tanto más baja que la media y

algo fornida. Tiene la expresión franca y los ojos hinchados con cierto asomo de tristeza. Su mirada y su actitud en general dejan entrever un espíritu independiente y resuelto. Más de uno preguntó, no sin sarcasmo, si las pilotos iban a necesitar ayuda para manejar un avión de caza, y ella se limitó a mirar a otro lado sin molestarse en responder».[126]

De cualquier modo, lo que más sorprendió al resto fue que se presentara en el regimiento de caza cojeando y con un bastón por haberse fracturado una pierna. En general, nadie habría podido imaginar que alguien en semejantes circunstancias fuera a recibir el mando de una unidad militar que no iba a tardar en ser destinada al frente. Solo cabía imaginar que se daba por supuesto que se recuperaría con notable rapidez de una lesión que, entre tanto, no iba a impedirle cumplir con sus obligaciones. Todas estaban deseando ver qué clase de «firma» tendría en el aire cuando comenzase a pilotar, así como mejorar las habilidades propias actuando de compañeras de vuelo de la comandante por demás profesional que les habían asignado. El único modo que tenía una oficial así de hacer valer su autoridad consistía en demostrar su pericia gobernando el avión, disparando a los blancos y participando en combates aéreos de adiestramiento con otras pilotos. Sin embargo, pasaron las semanas y Tamara Kazárinova no manifestaba inclinación alguna por subirse a una carlinga.

«¡Es maravilloso! No hay otra palabra. ¡Imagina qué velocidad!», escribió Lilia Litviak a su madre.[127] Las pilotos de caza habían tomado ya confianza con sus aeronaves y tenían permiso para hacer vuelos de práctica en solitario en «la zona», un espacio aéreo definido en el que aguardaban por lo común su turno para aterrizar o efectuar su aproximación al campo de aviación. Lilia se preciaba de haber alcanzado sin oxígeno una altitud de cinco mil metros, experimento peligroso que debió de haber emprendido sin autorización —lo que, a decir verdad, casaba a la perfección con su carácter. A altitudes elevadas, el aire se presenta tan enrarecido que, sin oxígeno suplementario, aumentan mucho las probabilidades de que los pilotos actúen de manera errática. A lo dicho añadió: «por primera vez he sabido lo que se siente al volar con el tren de aterrizaje recogido». Siempre dispuesta a brindar a su madre hasta el menor detalle, la informó de que después de entrar varias veces en barrena, había aprendido al fin a efectuar una inclinación lateral acentuada. Habían empezado a adiestrarse en serio, no solo disparando las armas, sino también practicando acrobacias y, por supuesto, simulando combates.

A las pilotos de caza no les faltaba combustible. Se adiestraban de sol a sol, cobrando una confianza cada vez mayor en el manejo de aquellas aeronaves de gran velocidad. «¡Cómo vuelan ya nuestras niñas! —escribió Ivákina—. Hasta los hombres que decían que íbamos a hacer un zafarrancho levantan hoy la vista para contemplar a nuestras pilotos con callada admiración».

A esas alturas no tenían tiempo para los pasatiempos lisonjeros del club de

oficiales y apenas podían reunirse en el comedor con los pilotos con los que habían trabado amistad. De cualquier modo, tal como reconocía Lilia en una de sus cartas, «la verdad es que antes de salir, las niñas se pasan media hora empolvándose la cara».[128] En realidad, las que hacían tal cosa no representaban sino una porción modesta de las aviadoras. La mayoría no había usado nunca cosméticos, pues aunque en las grandes ciudades se vendían polvos, barras de labios y sombra de ojos, eran pocas las mujeres que podían permitírselos. Las que vivían en municipios de menos relieve o en el campo ni siquiera tenían dónde adquirirlos. Por lo común se hacían sus propios afeites toscos y, en caso de asistir a un baile, se oscurecían los párpados con corcho quemado o fabricaban pintalabios raspando la mina de un lápiz rojo y mezclándola después con grasa.

El rímel, para quien tenía la suerte de disponer de él, se daba en forma de pasta dura en una cajita rectangular. Para aplicarlo había que escupir sobre él y removerlo bien con el pincel. Sin embargo, había ausencias más importantes que la del rímel o el lápiz de labios: en la URSS de la década de 1940 no había dentífrico ni papel higiénico, ni había oído nadie hablar aún del champú. Todos estos artículos comenzaron a verse en los comercios soviéticos durante la década de 1960.

Con maquillaje o sin él, no obstante, las muchachas hacían cuanto podían por estar guapas en todo momento, aun en la guerra. Katia Peredera, francotiradora a la que destinaron en 1943 con el resto de su pelotón a las canteras de las cercanías de Kerch, recuerda haber usado para lavarse el rostro parte de un bien tan precioso como el agua potable. «¿Por qué haces eso? —le preguntó burlona su amiga Zhenia Makéieva, de ojos oscuros—. Si aquí no hay ni luz»[129]. Aunque sus refugios subterráneos estaban alumbrados con lámparas tenues hechas con casquillos, Katia, Zhenia y las demás de la unidad seguían tratando por todos los medios de mantenerse atractivas en condiciones en las que no era posible siquiera asearse ni lavar la ropa. Temían que no las invitasen a bailar cuando se organizase una velada a la luz de aquellos candiles improvisados y al son de un acordeón en una de las grutas más cavernosas. Como nunca habían visto crema facial, no pudieron menos que fascinarse al dar con una lata abollada de Nivea en una de las trincheras que habían abandonado los alemanes. Su olor les pareció delicioso. Todas se aplicaron una cantidad ínfima y racionaron el resto para que les durase lo indecible.

Si bien Lilia, como buena sibarita de Moscú, sabía más de aceites femeninos que sus castas compañeras, trataba de no excederse. Así, por ejemplo, se sentía orgullosa de no haber necesitado aún usar polvos. Sin embargo, aunque el color natural de su cabello era castaño claro, estaba convencida de que el rubio le sentaba mejor.[130]

Había entre las muchachas de Raskova quienes aprovechaban para hacerse la permanente cuando recibían permiso para ir a la ciudad. Esto provocó no poca controversia, pues no eran pocas quienes consideraban que, igual que los coqueteos, semejante conducta no era la más apropiada en tiempos de guerra. Claro está que seis meses en el ejército habían mudado las ideas que tenían acerca de muchas cosas. Irina

Rakobólskaia, jefe de estado mayor del regimiento de bombardeo nocturno, adoptó a esas alturas una opinión diferente de la que había defendido durante sus primeros días en Engels. En aquellos tiempos, al principio mismo de su carrera militar, habían entrado siempre en el comedor acompañadas por «Bóbik», un perro negro que ladraba a cada hombre con el que se cruzaban. En cierta ocasión, las jóvenes universitarias de la capital se habían encontrado con un grupo de sus antiguos compañeros de estudios y se habían quedado conversando con ellos tras la comida en lugar de salir en formación con el resto. Irina y otras camaradas lo consideraron inaceptable e hicieron saber a las infractoras que estaban deshonrando a su alma máter. Ellas rompieron a llorar y prometieron no volver a hacerlo.

Entonces, tal como recuerda Irina, se pensaba que la guerra no iba a durar mucho y que, entre tanto, debían renunciar a cualquier asunto personal.[131] Sin embargo, con el paso de los meses fueron comprendiendo que «la guerra era, en efecto, su vida, y que hablar con un hombre no tenía nada de malo». Algunas, sin embargo, eran menos flexibles. Galia Dokutóvich, por ejemplo, escribió airada en su diario: «¡Estoy indignada!». El motivo de su cólera era que un grupo de muchachas de su regimiento se habían rizado el pelo. «Las tres se han hecho la permanente». En el ejército no hay lugar para gente así. Esas no son nuestras niñas soviéticas; no merecen que las manden al frente… Me da igual si se ofenden. Antes de que nos demos cuenta van a estar pintándose los labios, poniéndose sombra de ojos y pegándose lunares postizos. Después de eso solo van a merecer que las manden a… No sé dónde van a tener que mandarlas. ¡A un instituto de idiomas, quizá, o a buscar marido![132]

En opinión de muchas de ellas, Galia adoptaba una actitud demasiado severa con ella misma y con el resto. Hasta su mejor amiga, Polina Gelman, recordaba haber conocido antes su desaprobación que su comprensión en cierto período de dificultades. Galia le dijo que jamás tenía que haber acudido al frente, y cuando Polina la acusó de ser irrespetuosa y poco amable, tuvo que admitir que no le faltaba razón. Sin embargo, aquellos tiempos no fueron nada indulgentes, y a fin de cuentas, la joven no se mostraba menos exigente con su propia persona que con las demás. En su opinión, aquella existencia implacable requería gentes como ella.

Lilia Litviak, siempre un espíritu libre, nunca se dejó alterar por las censuras de sus compañeras. En cualquier caso, tenía muchas amigas. Su aspecto personal le importaba tanto como su condición de piloto. Se sentía contrariada por no haber caído en incluir en su equipaje una chaqueta azul atractiva, con lo que debía de referirse quizá al uniforme de su club de vuelo.[133] En la correspondencia mantenida con su madre se quejaba también de las botas, demasiado grandes para ella y de dos números diferentes. Al saber que la ingeniera jefa y las comisarias del regimiento se trasladaban a menudo a Moscú, le pidió que hiciera un paquete e incluyera un casco blanco de material resistente que pudiera lavar bien, calcetines, guantes y pañuelos de lino o de seda. No tardó en parecerse a la clase de chica que, en opinión de Galia Dokutóvich, solo podía ser destinada «a buscar marido». Sin embargo, en cada vuelo

de instrucción echaba por tierra la teoría de Galia según la cual en el frente no había lugar para las mujeres que se preocupaban tanto por su apariencia. En respuesta a su hermano, Yuri, quien escribió para hacerle saber cuán orgulloso estaba de ella, escribió que aún no había hecho nada para merecer semejante distinción: no había acabado su formación ni obtenido ninguna victoria frente al enemigo. Sin embargo, tenía muy claro cuál era el cometido de un piloto de caza, y estaba convencida de que iba a poder satisfacerlo «admirablemente». Su estado de ánimo era excelente, y su adiestramiento, interesante. Solo le preocupaba una cosa: su familia.

En las cartas que le escribía —y que dirigía con ingenuidad, en violación del secreto militar, a la «piloto Litviak»—, su madre apenas hablaba de cómo se las apañaban Yuri y ella. Lilia le pedía que se comunicara con ella más a menudo y con más detalle, sospechando que su día a día, que no había sido un camino de rosas antes de las hostilidades, debía de ser muy difícil. Moscú ya no estaba en peligro después de que los alemanes hubieran sido rechazados por la contraofensiva emprendida el 5 de diciembre de 1941 (la primera —y única hasta entonces— victoria significativa de los soviéticos). A esas alturas, a principios del mes de marzo de 1942, los combates se estaban librando a unos doscientos kilómetros de la capital, en las inmediaciones de Viazma. Sin embargo, la euforia que había provocado al comienzo en toda la nación la desaparición del peligro inmediato que corría Moscú había ido a sustituirse enseguida por la fatiga y la depresión. La simple subsistencia se había convertido en una lucha.[134]

12

«TODA UNA VIDA MÁS VIEJA»

El regimiento de caza y el de bombardeo nocturno recibieron al mismo tiempo la orden de comenzar el servicio activo. Raskova volvió de Moscú con ambas comunicaciones el 7 de marzo, víspera del Día Internacional de la Mujer, que se celebraba con entusiasmo en la URSS.

Con ocasión de felicitarla en «esta jornada, que proclama la fuerza y el poderío de la mujer soviética», Lilia Litviak informó a su madre de que «en este día glorioso, la comandante nos ha traído noticias espléndidas de Moscú».[135] Para ella resultaban aún más dichosas, ya que a su regimiento se le había asignado la defensa de Moscú, su ciudad. «Tenemos el feliz deber y el honor que ansia todo piloto de caza. Ni en sueños habríamos llegado a imaginar que el partido y el Gobierno nos iban a confiar la salvaguarda de nuestra gloriosa capital. No vamos a tardar en estar al lado de Moscú con nuestras alas invencibles, y si no podemos vernos, al menos nuestra cercanía me servirá de cierto consuelo por lo mucho que te echo de menos».

Raskova leyó la orden en voz alta en el salón —que tan bien conocían— del club de oficiales. Tras desearles que tuvieran un feliz Día Internacional de la Mujer al día siguiente, anunció que los U-2 el regimiento de bombardeo nocturno habría de acudir al frente occidental en cuestión de una semana, el 14 de marzo, para participar en la campaña destinada a aprovechar el victorioso contraataque que había repelido a los alemanes de Moscú. El regimiento de caza las seguiría poco después. Las muchachas se pusieron en pie de un salto y rompieron a aplaudir. Después de Raskova, Katia Budánova habló con gran elocuencia para asegurar que las temibles alas de su aeroplano iban a proteger el corazón mismo de la patria. También ella se hallaba entusiasmada con la idea de defender Moscú. Aunque su madre y su sobrinita vivían en su pueblo natal de Konoplianka, ocupado por los alemanes, en la capital seguían habitando su hermana, sus amigas de la fábrica y los pioneros a los que con tanto empeño había prodigado sus cuidados antes de la guerra. Se trataba, en efecto, del corazón de la Unión Soviética, de la ciudad que no había abandonado el camarada Stalin ni siquiera en el momento de mayor peligro. Para ellas, Moscú, la Unión Soviética y su dirigente formaban una trinidad indivisible.

Lilia anunció por carta a su madre que no iban a tardar en dejar Engels, «todo

apunta a que antes de que empiece a derretirse la nieve», y que, por supuesto, envidiaba a las de la unidad de bombardeo nocturno, a las que apenas quedaban un par de días de espera.

El 14 de marzo, sin embargo, no sería al final el día de la partida de las «brujas de la noche», tal como darían en llamarlas los alemanes. La comandante Bershánskaia recordaba que al caer la tarde del 9, las condiciones climáticas eran por entero favorables a los vuelos de adiestramiento. «Las dotaciones recorrieron las rutas que se les habían designado antes de lanzar las bombas de cemento sobre el campo de maniobras. Sin embargo, poco después se levantó el viento y comenzó a nevar. El horizonte desapareció por completo, y hasta las luces que delimitaban el aeródromo se desvanecieron. Era como pilotar sumergidos en leche: no veíamos más allá del instrumental de la cabina»[136]. Si bien la experiencia de Bershánskaia y el conocimiento que había adquirido de aquella ruta la ayudaron a regresar a la pista, sus alumnas aún no se hallaban avezadas en los vuelos nocturnos.

Si la nieve constituye de suyo una amenaza considerable para el piloto, el peligro se hace aún mayor en el caso de un U-2 que apenas estaba preparado para volar con el solo uso de su instrumental. Ningún aviador ignora lo arriesgado que es desorientarse, pues, además de perder la conciencia de cómo está volando el aeroplano, puede ser víctima de ilusiones; pensar, por ejemplo, que está virando a la derecha y tratar de corregir el rumbo cuando en realidad se está inclinando a la izquierda; de tal modo que su reacción no logra sino empeorar la situación y hacer que el aparato se precipite en giro hacia el suelo. Tan reales pueden llegar a parecer estas percepciones, que no es extraño que el piloto deje de confiar en la información que le ofrece el panel de instrumentos. Esto es quizá lo peor que puede suceder a un aviador durante el vuelo.

Si ni siquiera en nuestros días se atreven a despegar con mal tiempo los aeroplanos de recreo de escasas dimensiones —a diferencia de los aviones de pasajeros, capaces de volar sin más guía que la de los instrumentos—, a bordo de un U-2, dotado apenas de los dispositivos más rudimentarios, resultaba altamente probable sufrir las consecuencias de unas condiciones climatológicas poco favorables. Si uno de ellos se veía sorprendido por una tormenta repentina, la única salvación posible consistía en dar media vuelta y regresar al aeródromo de partida, observando las lecturas relativas a la altitud, la velocidad y el rumbo y calculando —uno de los cometidos del navegante— el tiempo que restaba para alcanzar la pista (suponiendo, claro, que el aparato fuese bien encaminado). Una vez allí, se hacía necesario descender y sobrevolar en círculo la supuesta ubicación del campo de aviación mientras se hacía lo posible por distinguir cualquier característica conocida del terreno. En caso contrario, el piloto debía ir cambiando el radio de la circunferencia para seguir buscando. Si no había resultados y escaseaba el

combustible —cosa que había que estimar por el tiempo que llevaba en el aire el aparato—, no quedaba más remedio que efectuar un aterrizaje forzoso, lo que de noche y con mal tiempo revestía un riesgo extremo. A medida que descendía para tratar de ver el suelo, el piloto podía estrellarse contra la margen elevada de un río o una quebrada o contra una arboleda, y aun si conseguía llegar a tierra con éxito, cabía la posibilidad de que una rueda diese en un socavón e hiciera volcar el aeroplano. Todo aquel que se encontrara a bordo de un U-2 en tales condiciones podía considerarse afortunado en caso de salir con vida.

Aquella noche azotó la tierra y el cielo una nevada violenta que hizo que todo parpadease ante los ojos de las aviadoras en remolinos blancos. «Las luces del suelo empezaron a titilar como luceros distantes a través de la densa cortina de nieve, y las estrellas reales comenzaron a confundirse con luces de carretera». Tres de las dotaciones no volvieron, y antes del amanecer se recibió en la base una llamada telefónica terrible: «Ha habido un accidente. Preparad una sala en la que puedan depositarse los cadáveres». Habían muerto cuatro muchachas: Lilia Tormosina y su navegante, Nadia Komogortseva, y Ania Malájova y la suya, Marina Vinográdova. Pocas horas antes, mientras se aprestaban a embarcar, Lilia había bromeado con Nadia Komogortseva diciendo: «Navegante, te voy a dar una chocolatina, pero tienes que acertar por lo menos a una de las luces. Si las apagas las tres, te daré dos más».[137] La tripulación del tercer U-2 perdido sobrevivió milagrosamente: aunque el avión se estrelló, lograron salir de él casi ilesas.

La noche del 9 de marzo, la posibilidad de perder la vida en una misión nocturna dejó de ser una abstracción para convertirse en una realidad. En el mismo espacio en el que tanto habían disfrutado bailando las muchachas se colocaron cuatro féretros abiertos. Sus ocupantes aún podían reconocerse pese a tener el rostro aplastado, las extremidades fracturadas y el torso retorcido. Muchas recuerdan que las facciones de Lila Tormosina eran tan hermosas como lo habían sido en vida, con la única diferencia de que habían perdido su reluciente tono sonrosado.

Nina Ivákina escribió que aquellas muertes sin sentido las sumieron a todas en una tristeza atroz.[138] El grupo entero lloraba sin consuelo. «Con cariño, subimos al camión los ataúdes de nuestras amigas, que hasta ayer habían sido todo diversión y risas, y caminando despacio, al compás de la marcha fúnebre, acompañamos a nuestros jóvenes balconcitos en su último trayecto: el del cementerio».

Raskova se encargó en persona de hasta el último detalle del funeral: «colocó con esmero las flores en los féretros, los tapó y fue la primera en arrojar un puñado de tierra a las tumbas». Las palabras de despedida que les dedicó entonces brotaron sinceras de su corazón: «Dormid en paz, amigas mías, que nosotras nos encargaremos de hacer realidad vuestros sueños». Cada una de cuantas pronunció aquella mujer de dones tan numerosos resonó en las almas de todas las presentes.

«Las pilotos están deprimidas —aseveró Ivákina unos días más tarde—. Llevan así desde la muerte de las niñas. El regimiento de U-2 no va a partir al frente»[139].

Los planes se habían cancelado en vista del desastre, pues, claro está, debió de considerarse que las jóvenes no estaban preparadas psicológicamente para entrar en combate o necesitaban más horas de prácticas. La fecha se pospuso de manera indefinida.

Dusia Paskó, navegante del regimiento de bombardeo nocturno, fue una de las primeras en saber que no iban a volver todas las dotaciones que habían extraviado su rumbo, y lo hizo por una vía inesperada. Se había criado en el seno de una familia numerosa del medio rural, con tres hermanas y seis hermanos. Todos los varones habían marchado al frente, aunque por la correspondencia esporádica que mantenían con los suyos resultaba difícil determinar dónde se encontraban. Por lo tanto, es de imaginar su sorpresa cuando, el 10 de marzo, solicitaron su presencia en la puerta custodiada de la guarnición y se encontró con que la estaba esperando su hermano Stepán. Cerró los ojos, convencida de que debían de ser imaginaciones, pero al volver a abrirlos, él seguía allí, de pie a su lado.[140] Tras graduarse en la academia militar de Almá-Atá lo habían puesto al mando de una compañía de ametralladoras e iba con sus hombres camino del frente. Dusia ni siquiera supo adonde se dirigía, ya que fue él, en cuanto hermano mayor, quien llevó el hilo de la conversación, deseoso por obtener la mayor información posible de la ocupación y la vida de la joven. «¿No es muy duro y demasiado peligroso eso de volar?», le preguntaba a cada paso, y ella, sin saber por qué se preocupaba tanto, le garantizó que no había motivo alguno para angustiarse. Al final, Stepán, con una sonrisa triste, le reveló que aquella misma madrugada había tenido que convocar una reunión por la muerte de cierto número de integrantes de su regimiento. Se habían estrellado cerca de la carretera por la que marchaba su unidad, y él lo había visto todo. Después de aquello no tenía sentido que siguiera diciendo a su hermano que no iba a correr riesgo alguno en el frente. Dusia volvió de la guerra convertida en heroína de la Unión Soviética y sin un rasguño, pero no volvió a ver a Stepán, a quien mataron en los campos de batalla de Ucrania.

Aunque Galia Dokutóvich había pensado antes en la posibilidad de morir en los enfrentamientos, lo cierto es que aquello no la había asustado. Suponía que tendría, con toda probabilidad, una hermosa muerte heroica en el interior de un aeroplano, y sin embargo, sintiéndose tras aquel primer funeral por sus compañeras muertas «toda una vida más vieja», se reía con causticidad de tan infantiles ideas y de las camaradas que aún se aferraban a ellas.

El 13 de marzo, sin hacerse todavía a la idea de que les habían arrebatado a aquellas «amigas queridas y buenas», confió a su diario que habían muerto por causa de un exceso de confianza; que todas ellas se tenían por pilotos excepcionales cuando distaban mucho de serlo. Después de aquel desastre, sentía que sus compañeras

estaban sufriendo una pérdida drástica de fe en sus facultades aeronáuticas y en particular en la capacidad para mantener la orientación cuando las condiciones no eran favorables. ¿Qué podía hacer para devolverles la seguridad en sí mismas? Galia pensaba que debería hacer una salida con una piloto en condiciones similares de falta de visibilidad y hacer prácticas de bombardeo, y que había que informar al respecto a cuantas aviadoras seguían albergando dudas sobre su propia aptitud. Sin embargo, se impusieron las exigencias de la guerra, y no pudo llevar a término el proyecto.

El 122.º grupo aéreo que había creado Marina Raskova había dejado de existir. Aunque sus tres regimientos seguían teniendo por base el aeródromo de Engels, y sus integrantes —que ya no vivían bajo un mismo techo— se encontraban en el comedor y en el campo de aviación, pertenecían ya a equipos diferentes. Cuando fueron a visitar a una de las otras unidades para pasar una velada de diversión hogareña, las chicas del 586.º de caza «no daban la impresión de estar en su casa, ni se daba ya la compenetración que sentíamos antes de que nos separasen por regimientos».[141] Nadie podía decir con certeza cómo había ocurrido tal cosa: tal vez era solo que vivían y trabajaban en lugares separados y abrigaban aspiraciones distintas respecto al futuro. Si bien Ivákina juzgaba inevitable que acabaran por enfriarse las relaciones, a muchas de las jóvenes les pareció triste. El 122.º grupo aéreo, que poco antes había significado todo para ellas, había pasado a la historia.

13

«TUS AVIONES HAN DEMOSTRADO SU VALÍA»

El 586.º regimiento de caza fue el primero en dejar Engels. Lo hizo el 9 de abril de 1942, y en su camino a Moscú tuvo que «cambiar de zapatos» (sustituir los esquíes del tren de aterrizaje) al hacer escala en el aeródromo de Razbóishchina. Por desgracia, no había ruedas disponibles, de modo que se encontraron retenidas en aquel campo de aviación dejado de la mano de Dios, que sin lugar a dudas hacía honor a su siniestro nombre.[142] «Era una guarnición espantosa», tal como observó Nina Ivákina. El centro de la pista era «un lago de aceite y combustible en cuya orilla se oxidaban vehículos abandonados. Había mierda por todas partes, y del techo del comedor caía directamente sobre los platos toda clase de sustancias inefables».[143]

No disponían de radio, ni tampoco de agua ni electricidad. Si las instalaciones de Engels habían sido aceptables, las condiciones de Razbóishchina parecieron a muchas de ellas de todo punto intolerables. Los barracones en los que las aposentaron a todas eran demasiado pequeños, y la comida, aborrecible. Nina Ivákina volvió a tener que hacer frente a las invectivas de las mecánicas, indignadas por la calidad del rancho y, una vez más, aunque en esta ocasión en mayor medida que nunca, por la diferencia escandalosa que se daba entre las raciones que recibían las comandantes y las que se asignaban al resto. «¡Los peces gordos se hartan mientras a nosotras nos matan de hambre!», se quejó indignada Sonia Tishurova mientras instigaba a sus amigas a hacer boicot al comedor.[144] La administradora del Komsomol, en cambio, opinaba que el menú diario de sopa, gachas y algo menos de setecientos gramos de pan estaba muy en consonancia con lo que podían esperar los soldados del Ejército Rojo; lo que no estaba mal teniendo en cuenta que estaban en guerra. A ella, por descontado, le correspondían las raciones de la oficialidad, que incluían salchichas, queso y mantequilla.

Se sucedieron varias semanas sin noticia de las ruedas. Ivákina dejó constancia en su diario de que las muchachas «cantaban y jugaban» para pasar el rato. No tenían gran cosa que hacer, y Katia Budánova, por no estar de brazos cruzados, decidió mejorar las instalaciones de su regimiento con la construcción de un retrete. La representante del Komsomol, tras documentar la fecha en que se culminó el proyecto,

añadió: «Las pilotos han hecho un aseo encantador con sala de espera y todo». Aunque «la fe es lo único que impide que se venga abajo», tenía un entramado de ramitas que lo hacía semejante a una pérgola romántica y estaba diseñado con gran perspicacia. Tenía un letrero que proclamaba:

12 de abril de 1942
Ingeniera jefa: Budánova
Arquitecta: Jomiakova
Encargadas de birlar los tablones: todas.[145]

Mientras las jóvenes que habían volado un año tras otro en las exhibiciones aéreas de Túshino se ocupaban en la creación de unos servicios de madera en Razbóishchina, la contribución que hacían los aviadores soviéticos —incluidos los de los regimientos de caza— a la campaña bélica distaba mucho de ser satisfactoria. Por más que ponderasen los periódicos de la época, y de hecho la historia escrita en la URSS tras la guerra, su arrojo abnegado, su inmensa pericia y su determinación para derrotar al enemigo en todo momento y circunstancia, lo cierto es que, entre 1941 y la primera mitad de 1942, los cazas de Stalin evitaron por lo común los enfrentamientos. En sus memorias, el mariscal Aleksandr Nóvikov, antiguo comandante de las fuerzas aéreas de Stalin, celebraba la «fantástica fortaleza de los pilotos soviéticos».[146] Sin embargo, los testimonios de los pilotos alemanes hacen pensar otra cosa: «Al principio de las hostilidades, los cazas soviéticos no representaron amenaza alguna a las formaciones de bombarderos germanos ni, de hecho, buscaron combatir con ellos».[147] Tanto adelanto les llevaban las aeronaves alemanas y sus aviadores en lo técnico y en adiestramiento, que sus oponentes creían imposible vencerlos. Además, los de la URSS eran, cuando menos al principio de la guerra, muchísimo menos numerosos. Si bien la prensa lo acalló por completo, si alguna vez entablaban batalla con la Luftwaffe, los cazas soviéticos sufrían sin excepción derrotas catastróficas. El enemigo los derribaba a menudo en su primera salida, y las pérdidas fueron tales, que los bombarderos pesados y los aviones de ataque a tierra tenían que volar con frecuencia sin escolta de cazas.

De estos detalles solo estaban al tanto quienes se hallaban destinados en el frente o en sus cercanías. Konstantín Símonov regresó a Moscú en verano de 1941 procedente de Bielorrusia, en donde había visto a los aeroplanos alemanes mandar a tierra envueltos en llamas seis colosales bombarderos TB-3 sin escolta en cuestión de diez minutos. Sin embargo, no podía hablar de ello ni con sus más allegados: ellos no tenían la menor idea de lo que estaba ocurriendo, en tanto que Símonov estaba en condiciones de contrastar la situación que se vivía de veras en el frente con la que presentaban los periódicos. «Quien leyera —comenta— lo que estaban imprimiendo los diarios sobre la guerra en el aire debió de llegar a conclusiones por completo

irreales»[148]. Ni siquiera podía referir a su madre lo que había visto en la porción de cielo que se extendía sobre la carretera de Bobruisk. «Seguía profesando una fe propia de preguerra» al poderío sin precedentes del Ejército soviético. En su opinión, al comienzo de las hostilidades no había instituto armado en peor situación que la fuerza aérea.

En 1941, la propaganda de la URSS estaba protagonizada en gran medida por la táctica soviética de estrellar sus aviones contra los del enemigo. Si los pilotos no eran capaces de vencer a los alemanes, técnicamente superiores, al menos sí podían usar un aeroplano soviético para embestir contra uno de los suyos, por lo común a costa de la propia vida. La existencia humana no era cara: quienes arremetían con su aparato contra los de la Luftwaffe, siguiendo el ejemplo de combatientes como Víktor Talalijin, se tornaban en héroes, normalmente con carácter póstumo. La maquinaria propagandística otorgaba este título hasta a quienes se estrellaban de manera accidental contra un avión germano después de perder el gobierno del suyo.

Las tácticas soviéticas de combate aéreo no empezaron a cambiar hasta 1942, y el empuje que lo propició no procedía de los mandos ni los teóricos, sino de los propios pilotos, que aprendieron de su experiencia personal y también, en gran medida, de observar al enemigo. Los comandantes, conocedores de la antigüedad de que adolecían sus aeroplanos, depositaron sus esperanzas en los nuevos Yak, que, sin embargo, también presentaron problemas en un principio. A finales de febrero o principios de marzo de 1942, se citó a su diseñador, Aleksandr Yákovlev, para que diese cuentas ante Stalin. El dirigente, que siempre lo había favorecido, fue, sin embargo, suspicaz en aquel momento. «He recibido información —le comunicó en tono alarmado— de que los Yak arden con facilidad en combate aéreo con los hitlerianos. No estaremos cometiendo un error al embarcarnos en la producción en masa de estos cazas, ¿verdad?»[149].

La prensa soviética se aferraba a todas las misiones triunfantes de los «halcones de Stalin», fórmula que se hizo tan popular que hasta fue adoptada como nombre del diario de las fuerzas aéreas. A principios del mes de marzo de 1942, siete pilotos del 296.º regimiento de caza encabezados por el jefe de escuadrón Borís Yeriomin, obtuvieron de veras una victoria deslumbrante frente a un grupo más numeroso de aviones alemanes. Apareció en todos los periódicos, y el *Pravda* dedicó toda su primera plana a la batalla y a quienes habían participado en ella. Pese a que había acabado por tomar afición a su Pe-2 y al regimiento de Raskova, Masha Dólina no pudo menos de sentir cierto desconsuelo frente a la incapacidad de Nikolái Baránov para mantenerla en sus filas.

> Nuestros arrojados héroes —aseveraba el *Pravda*— acometen a los Messerschmitt. Los motores rugen en los cielos; repican las ametralladoras y los cañones se ponen a tronar. Un barrido sigue a otro. ¡Es la guerra! El combate se vuelve cada vez más feroz. Nuestros hábiles pilotos golpean una y otra vez con precisión y aniquilan al enemigo, cuyos aparatos caen uno tras otro a tierra.[150]

Y así sucesivamente. No se escatima en banal grandilocuencia, aunque lo cierto es que aquel combate constituyó una victoria muy real. Borís Yeriomin, que fue el único de cuantos participaron en él que sobrevivió a la guerra, lo recordaba con viveza pese a haber luchado después en docenas más.[151] Con anterioridad había usado el caza I-16, y aquella fue una de las primeras misiones que había llevado a cabo su regimiento con el nuevo Yak-1 después de adiestrarse en su manejo. Aquel capitán de veintinueve años llevaba por compañero de ala (o «esclavo») al rubio y fornido Alekséi Salomatin, piloto de gran talento y coraje. Había otras cuatro naves y el navegante del regimiento, Iván Zapriagáiev, lo que hacía un total de siete aeroplanos. Llegando a la línea de combate avistaron una formación nutrida de bombarderos alemanes con escolta de Messerschmitt.

Yeriomin tenía ya dilatada experiencia en el manejo de cazas, pues había participado en combates aéreos sobre el lago Jasán durante el conflicto fronterizo que había enfrentado a la Unión Soviética y Japón en 1938. Llevaba sirviendo en el frente desde el comienzo de la guerra. Hizo que sus cazas aumentaran su altitud y los alineó. El ataque no empezó nada mal para ellos; poco después de dividirse por parejas derribaron cuatro aviones. Los aeroplanos y las trazadoras se cruzaban con tal velocidad en aquel reñido combate aéreo, que les costaba garantizar que no estaban disparando a sus propios compañeros. Los alemanes, sin embargo, optaron por retirarse. Un grupo puso rumbo al norte, y el otro, al oeste. Los pilotos de Yeriomin los persiguieron y destruyeron otras tres aeronaves. Después de aquello, agotaron la munición y tuvieron que regresar a la base. Yeriomin reunió a su grupo inclinando las alas a un lado y a otro, ya que aún habrían de esperar un año más para que los dotasen de radios.

El caza de Salomatin presentaba «un aspecto extrañísimo». Al mirarlo con más detenimiento, Yeriomin vio que había perdido la cubierta exterior de la carlinga, destinada a proteger al aviador de la corriente de aire. En consecuencia, aquel llevaba el cuerpo inclinado hacia delante a fin de no salir despedido del avión, y «no parecía muy contento». El aparato de Iván Skotnoi iba dejando un reguero de vapor blanco por culpa de un agujero en el radiador. Sin embargo, por increíble que parezca, el capitán llevaba atrás en formación a los seis pilotos de su grupo. Todos estaban vivos, y enardecidos por completo tras haber logrado la primera victoria de aquella guerra. Entraron en su base haciendo el saludo triunfal, y cuando tomaron tierra, todos corrieron a felicitarlos gritando a voz en cuello: «¡Victoria! ¡Victoria!». El jefe de estado mayor y Baránov, el comandante del regimiento, salieron enseguida a la pista a preguntar qué había ocurrido; cómo había sido; cuántos aviones habían derribado.

Su informe hizo las delicias del alto mando y llegó enseguida a Stalin, quien telefoneó a Yákovlev para anunciarle: «¿Sabes qué? Tus aviones han demostrado su valía».[152] El comandante de las fuerzas aéreas del frente Suroeste recibió órdenes de reunirse con los pilotos, informarse de todas las circunstancias relativas al combate y recompensarlos en consecuencia. Se sucedieron las llamadas telefónicas, las

preguntas, las visitas de los periodistas y las medallas. Sin embargo, lo más importante de todo fue que, a partir de aquel momento, todos supieron que era posible derrotar a Alemania. Para Yeriomin y sus hombres, el 9 de marzo de 1942 representó el punto de inflexión de la guerra.

Vasili Grossman pasó dos días con los aviadores y dejó constancia con detalle de cuanto dijeron de ellos mismos y del combate. Tomó nota de quién había derribado qué; de la exposición que hizo Yeriomin de la táctica basada en el ataque por parejas, y de los comentarios de desdén que formularon los pilotos respecto de los aeroplanos alemanes. «El Messer parece un lucio», por ejemplo; o: «Me di cuenta enseguida de que era un Junkers Ju-87, porque le colgaban las patas y tenía el morro amarillo». Quiso saber qué opinaban acerca de la maniobra de empotrarse contra los aviones del enemigo, y aunque Alekséi Salomatin lo calificó de acto heroico, el resto no pensaba igual: estrellar el propio aeroplano para destruir uno alemán era lo más fácil del mundo y no tenía nada de épico. El heroísmo consistía más bien en acabar con más de un aparato enemigo y vivir para seguir combatiendo al día siguiente. Aquellos pilotos sabían volar, y no veían la necesidad de sacrificar personal y material para embestir a un solo alemán.[153]

Todos hablaron brevemente de sí mismos, aunque pusieron más interés en su amigo Demídov, compañero recién muerto al que profesaban gran estimación. A la hora de «remojar» sus medallas, brindaron primero por Stalin y después por Demídov, quien «vivía en Moscú, en Sushiovski Val, y estaba estudiando para actor». Además, «le encantaban cantar y volar». Era unos años mayor que Salomatin y los otros, y siempre estaba cerciorándose de que se encontraban bien y de que no quedaba nadie atrás. Mientras les ponía las medallas, el comandante Nikolái Baránov lloró recordándolo.

Pese a lo breve del tiempo que pasó con ellos, aquellos jóvenes pilotos de caza causaron tal impresión a Grossman, que años más tarde, mientras escribía su novela *Vida y destino*, usó sus nombres y su carácter para confeccionar a sus personajes. De hecho, entre sus páginas dejó también un hueco para Demídov. Sin embargo, en el momento que nos ocupa, de los siete pilotos de caza solo quedaban con vida su jefe, Borís Yeriomin, y Aleksandr Martínov.

14

«DE GENTE ASÍ HABRÍA QUE HACER LOS CLAVOS»

Después de varias semanas de hambre y de inactividad, el 586.º regimiento de caza recibió al fin la orden de ponerse en marcha, aunque la noticia no fue del todo agradable. «Están todas devastadas, y no es de extrañar», aseveraba Nina Ivákina.[154] Por un instante, vio a sus pupilas como crías a las que le han quitado su juguete preferido. Acababan de saber que su traslado a Moscú iba a tener que esperar, pues por el momento se esperaba de ellas que demostrasen su valor protegiendo Sarátov de cualquier bombardero alemán que acertara a presentarse. Aunque la ciudad albergaba una serie de instalaciones importantes, se encontraba bien lejos del frente y aún no había tenido que hacer frente a ninguna misión enemiga de bombardeo. Las aviadoras tenían claro que las instrucciones que se les habían dado querían decir que no confiaban en ellas para ningún cometido serio. Aun así, no tenían más opción que obedecer: era una orden. En consecuencia, pusieron en marcha los preparativos para volar al aeródromo de Anísovka, desde el que tenían que llevar a cabo sus labores de salvaguardia.

Lo cierto es que cometidos así despertaban la envidia de más de un piloto de caza durante la Segunda Guerra Mundial. La misión de proteger desde los cielos lugares de importancia estratégica de la retaguardia consistía, sobre todo, en aguardar la llegada de bombarderos alemanes y su escolta de cazas. Había peligro, claro está, pero no podía compararse con la tasa de víctimas que se daba entre los pilotos de caza en las líneas de combate. Los de la defensa aérea echaban abajo menos aviones enemigos y recibían menos medallas, pero tenían más probabilidades de sobrevivir. Sin embargo, si entre los varones había muchos que soñaban con pasar toda la guerra en un puesto así, las mujeres del 586.º regimiento de caza lo consideraban una opción humillante.

Partieron hacia «el frente de Anísovka», tal como lo llamó Nina Ivákina con sarcasmo, el 14 de mayo. «La moral de las pilotos —seguía diciendo la representante del Komsomol— está por los suelos: nos mandan a la retaguardia»[155]. La pacífica estepa se veía cubierta por todas partes de flores primaverales. A los huertos de frutales del pueblo que había surgido en torno al nudo ferroviario había llegado la

floración. El aeródromo era excelente y poseía un campo de aterrizaje de gran extensión, e Ivákina organizó de inmediato una pista de boleivol, pero nada de esto pudo impedir que crecieran los murmullos de descontento de las aviadoras. No les hacía ninguna gracia que no las hubiesen destinado al frente; no les hacía ninguna gracia las raciones que servían en el comedor, que se fundaban más en la norma de la retaguardia que en la de las líneas de combate, y no les hacía ninguna gracia Tamara Kazárinova, comandante del regimiento, que seguía sin ponerse a los mandos de un avión y no dejaba de tratarlas con gran severidad. «Kazárinova dice que todavía no estamos listas —escribió a su familia Lera Jomiakova.

—Ha cambiado todo —seguía diciendo. Ya no se lleva bien con Raskova»[156]. Huelga decir que esta mudanza en la relación con su adorada aviadora no la ayudó precisamente a aumentar su popularidad.

Nina Ivákina, que documentó el conflicto con meticulosidad en su diario, escribió que todas estaban de tan mal humor que Zhenia Prójorova, al mando del segundo escuadrón, había empezado a autorizar a sus pilotos a despegar sin permiso de Kazárinova.[157] La principal informante con que contaba la administradora del Komsomol en lo relativo a la moral de las muchachas —sobre la que debía de poner ella al corriente acto seguido a Tamara Kazárinova y a la comisaria política del regimiento— era la navegante jefa, Zuleija Seidmamedova. Fue ella la que le hizo saber que las pilotos del segundo escuadrón habían escrito una carta a Stalin y pensaban pedir a Raskova que se la transmitiese. En ella se quejaban del retraso poco natural que se había impuesto a la culminación de su adiestramiento de combate y de la escasa confianza que se estaba depositando en ellas cuando todas tenían unas dos mil horas de vuelo de experiencia. Seidmamedova también compartió con ella la noticia de que se había oído a las jóvenes decir que no sería mala cosa que «esa bruja coja» se estrellara, aunque sería una pena perder así un aparato. «Después de una vigilancia exhaustiva», Ivákina averiguó que la portavoz de tales expresiones de animadversión era la teniente Lera Jomiakova.

Las pilotos Klava Blinova y Olga Gólisheva dieron forma con la desproporción propia de la euforia juvenil a lo que se pensaba en general: «Odiamos a la comandante. ¡Es una cobarde!». Todo el mundo tenía claro que no era la cojera lo que le había impedido acercarse a los Yak. Pese a ser perfectamente capaz de gobernar los cazas más primitivos, no tenía experiencia alguna con aquel avión nuevo ni motivo para aprender a pilotarlo a esas alturas.

Las comandantes de los otros dos regimientos femeninos, en cambio, eran muy conscientes de que resultaba esencial volar al lado de sus subordinadas. Yevdokía Rachkévich, de hecho, declaraba que, aun en calidad de comisaria del regimiento de bombardeo nocturno, tenía que poseer cierta competencia a los mandos de un avión, y así, estando en Engels, había sacado tiempo para aprender a ejercer, si no de piloto, sí al menos de navegante. Reprimiendo las náuseas que la hostigaban sin descanso cuando subía a un aeroplano, volaba cada vez que se lo permitían. La mismísima

Raskova, pese a tener formación de navegante, había decidido hacía mucho que no tenía autoridad moral alguna para comandar el regimiento de bombarderos pesados si no sabía hacerse con el caprichoso bombardero en picado Pe-2.

Por escasas que fueran sus horas de vuelo en comparación con el resto, Raskova era audaz, aguda y tenaz. Se puso a estudiar al lado de las otras, que poseían una experiencia de vuelo doce veces mayor que la suya, y durante su primer vuelo en solitario en un bombardero pesado demostró que había asimilado bien la teoría. Acababa de despegar cuando uno de sus motores comenzó a emitir humo blanco antes de fallar. A las que la observaban desde tierra las invadió una congoja desesperada. Todas se preguntaban cómo iba a salir de tan peligrosa situación una aviadora no demasiado avezada como ella. «¡Dios, ayúdala a conservar la velocidad!», rogó Dólina, activista del Komsomol, y lo cierto es que no estaba sola en su plegaria.[158]

En respuesta, Raskova hizo lo que tenía que hacer: se preparó para tomar tierra de inmediato, operación que efectuó a la perfección, sin salirse de su curso y no sobre el fuselaje, sino con el tren de aterrizaje bajado, maniobra que resultaba mucho más complicada que aquella al disponer de un solo motor. Cuando Dólina y sus amigas corrieron entusiasmadísimas hacia el avión, ella salió de la carlinga y les regaló la sonrisa tranquila que era habitual en ella. «Cierra la boca, Masha —dijo su amiga con un codazo—, o se te va a meter un pájaro». La joven, admirada, no pudo menos de recordar las palabras de Nikolái Tíjonov: «De gente así habría que hacer los clavos, porque el mundo no va a conocer nada más resistente».

Las pilotos de caza pensaban que las relaciones entre Raskova y Tamara Kazárinova se hallaban tensas precisamente por esto: la primera no se habría conformado jamás con quedarse en tierra como la segunda. Lo más seguro es que, igual que ellas, hubiese interpretado como muestra de cobardía la conducta de la comandante, y Raskova no quería cuentas con cobardes. Las del 586.º regimiento de caza culpaban a Kazárinova del hecho de encontrarse relegadas a misiones de defensa aérea. Las sacaba de sus casillas que estuvieran enviando al frente pilotos varones con mucha menos experiencia. ¿Cómo iba nadie a tomar en serio a un regimiento mandado por una comandante así?

El enfrentamiento se exacerbaba más a medida que pasaban los días, hasta convertirse en una verdadera sublevación. Situaciones así no eran raras en el frente —donde, de cuando en cuando, aparecían muertos de un disparo por la espalda comandantes poco populares de unidades de reconocimiento—, pero sí, y mucho, en un regimiento aéreo destinado en la retaguardia. La «Majorette», como la habían apodado, trató de aplacar el motín a fuerza de intimidación, pero demostró no estar a la altura de sus subordinadas. Que el 588.º regimiento de bombardeo nocturno hubiese salido ya en dirección a las líneas de combate no hizo sino añadir más leña al fuego.

El 588.º se había despedido del aeródromo de Engels a finales de mayo de 1942. A la cabeza volaba Raskova, que había decidido llevarlas al frente Suroeste y regresar después a su regimiento de bombarderos pesados. Los jóvenes comunistas de Sarátov les ofrecieron como regalo de despedida un acordeón del que se hizo cargo de inmediato la formidable mecánica Nina Danílova. Aquel instrumento alegraría el alma de sus camaradas y la suya propia durante el resto de la guerra.

Pese a ser aquel el día con el que habían soñado y para el que tanto se habían preparado, las pilotos no consiguieron mantenerse en cumplida formación todo el trayecto hasta su destino, pues, confundiendo con aviones enemigos los cazas soviéticos que fueron a unírseles después de pasar por Stalingrado a fin de brindarles protección, corrieron a desperdigarse aterradas. Tardaron mucho tiempo en superar la vergüenza. Aunque enojada, Raskova, siempre hábil a la hora de presentar los reveses desde un punto de vista feliz, escribió a Militsa Kazárinova: «Salimos de Stalingrado con una escolta de *chaiki* [“gaviotas”] I-153. Nos acompañaron durante un buen rato, porque sobre la cubierta de nubes había Messerschmitt. Tuve que hacer que todos los Yak volaran al ras de las copas de los árboles. Además, teníamos el viento en contra y unas turbulencias terribles. No fue un trayecto sencillo. Antes de llegar a Morózovskaia volvimos a encontrarnos con las *chaiki*, que nos protegieron mientras aterrizábamos».[159] A esto añadía que las muchachas estaban irreconocibles. «Se han convertido de pronto en soldados de verdad, que es más de lo que podía decirse de ellas en Engels». Tras dejar bien aposentadas a las dotaciones de los bombarderos nocturnos, tenía intención de tomarse un día o dos para volar a Moscú y ver a su hija y a su madre.

Raskova se despidió de sus pupilas con un discurso conmovedor en el que les deseaba que obtuvieran muchas medallas y llegasen a regimiento de guardias.[160] Les dijo que debían demostrar que las pilotos femeninas podían volar tan bien como los hombres, «y así conseguiremos que las fuerzas armadas de nuestra nación reciban también con los brazos abiertos a las mujeres».[161] Sus alumnas, como siempre, tomaron nota de cada una de sus palabras. Aunque ninguna de las de bombardeo nocturno volvería a verla, la mayoría de ellas la tendría siempre por faro, tanto entonces como en tiempos de paz. Muchos años después, cuando hicieron la transición de jóvenes de uniforme, valientes hasta lo temerario, a mujeres soviéticas normales, cada vez que topaban con un reto o dificultad recordaban las palabras de Raskova: «Podemos hacer cuanto nos propongamos». También ellas lo convirtieron en su lema.

El comandante del 4.º ejército aéreo, el general de cuarenta años Konstantín Vershinin, recibió con amabilidad a Yevdokía Bershánskaia y le preguntó por sus aviadoras. Deseaba sobre todo saber si estaban adiestradas para volar en presencia de reflectores antiaéreos y si sabían aterrizar prescindiendo de los faros de aterrizaje y sin más luz que la de navegación, lo que quería decir que el suelo solo era visible en

el último momento y había que prestar una atención particular al instrumental de a bordo. Si bien lo último lo dominaban, no se las habían visto nunca con los haces cegadores de los reflectores. No iban a tardar en conocer la ardua experiencia que procuraban al desorientarlas con su fulgor y hacer por demás vulnerables sus modestos aviones a las baterías antiaéreas y a los cazas nocturnos.

Vershinin adscribió el 588.º regimiento a la división aérea del coronel Popov, quien, pese a necesitar los U-2 con desesperación, no se mostró demasiado complacido ante la idea de recibir una unidad de mujeres. «¿Qué hemos hecho para merecer esto? —se preguntaba—. ¿Por qué nos mandan esta clase de refuerzos?»[162]. Cuando fue a inspeccionar el regimiento, caminó de un aparato a otro dando grandes zancadas y con aire taciturno, y tuvo que hacer un gran esfuerzo para no reír en voz alta cuando una de las centinelas se pasó el fusil de la mano derecha a la izquierda para saludarlo. Cuando le presentaron a Raskova y a Bershánskaia, permaneció «callado y sin rastro de una sonrisa».

—Dime, camarada coronel: ¿hay trato? —preguntó la primera con aire relajado.

Él hizo una pausa elocuente antes de responder:

—De acuerdo. No tenía otra opción.

Su división estaba dando apoyo a las tropas soviéticas que defendían los restos de Ucrania que no habían caído aún en manos de los alemanes. Como en Engels, allí también se extendía hasta donde alcanzaba la vista la estepa que tan aburrida parecía a Galia Dokutóvich en comparación con los bosques frondosos y los verdes campos de Bielorrusia. Allí, en la cuenca carbonífera del Donets vecina a Voroshilovgrado, el escenario consistía en colosales extensiones rasas separadas por fajas de altos álamos o barrancos, por estanques lodosos y por modestas aldeas de casitas blancas. El único terreno que se elevaba sobre el resto eran montículos desperdigados de formas caprichosas que no eran sino pilas de desechos procedentes de las minas. Sin embargo, en aquellas fechas de finales de mayo hasta un paisaje poco prometedor como aquel se mostraba hermoso. En Trud Gorniaka, pueblo cercano a Krasnodón y primera escala de los trayectos que efectuaron a lo largo del frente, la hierba estaba poblada de margaritas y cantaban los pájaros. En las cabañas en las que las acantonaron les dieron ropa de cama de un blanco deslumbrante. No resultaba fácil creer que la línea de combate estuviera a solo treinta kilómetros, en el río Mius. El regimiento de bombardeo nocturno no permaneció mucho en aquella población, pues las tropas soviéticas se estaban retirando: el rechazo de los alemanes de Moscú fue la única victoria militar de relieve que lograrían entre 1941 y la primera mitad de 1942. El segundo año de la guerra no fue menos terrible que el primero.

La primera misión militar que habían de emprender las mujeres del regimiento consistía en hostigar a las unidades enemigas que avanzaban sobre Rostov del Don. Los alemanes habían tomado la ciudad el 21 de noviembre de 1941. Una semana más tarde, el Ejército Rojo consiguió recobrarla, aunque a un coste muy elevado, por el simple hecho de que el invasor carecía del número de soldados necesario para

defender su conquista. Sus fuerzas se habían refugiado en cuarteles de invierno a lo largo de una línea fortificada a la orilla del Mius, y durante la primavera volvieron a emprender la ofensiva con tropas frescas. La segunda invasión de Rostov del Don no solo les habría dado la posibilidad de proseguir a través del Cáucaso hasta las reservas de petróleo de Bakú, de las que dependía la Unión Soviética, sino que los habría puesto en situación de capturar Stalingrado, nudo de transporte de primer orden de la nación y centro principal de su producción militar. Los combates se reanudaron con ferocidad renovada en el frente meridional.

El 588.º tenía el cometido de atacar los depósitos de municiones y combustible de los alemanes, sus vehículos y a sus tropas de tierra. Había que desmoralizar y privar de sueño mediante bombardeos nocturnos a aquellos soldados a los que no lograsen matar. Al llegar a la ciudad minera de Krasnodón, a no mucha distancia de Trud Gorniaka, las muchachas se asombraron al ver que el paisanaje estaba convencido de hallarse a mucha distancia del campo de batalla. Los alemanes habían llegado al municipio, pero los defensores los habían rechazado, y los habitantes parecían ignorar por completo que la situación podía repetirse con un resultado muy diferente. Pocos días antes, Galia Dokutóvich, indignada aún por la actitud coqueta de sus camaradas, había escrito a la manera de Pushkin:

> Mientras aquella chapotea en el agua,
> Galia Korsun se pinta las pestañas.
> Detrás, Gorélkina, sin pausa atiende
> los cuidados que su cutis requiere.[163]

De pronto había cambiado todo, y ahora lo que la irritaba era que su base estuviera tan lejos del frente. Tampoco le hacía gracia que sus primeras misiones de combate fuesen poco más que simulacros, sospecha que compartían con ellas otras pilotos y navegantes. Nadie les disparaba cuando estaban sobre sus objetivos. Tenían la sensación de que no confiaban en ellas y las estaban conformando con ataques a blancos fáciles que apenas se distinguían de los vuelos de adiestramiento.

A poco menos de quinientos kilómetros al noroeste de Rostov del Don, Anna Yegórova, quien hasta entonces no tenía noticia de la existencia de los regimientos femeninos de Raskova, volaba al encuentro de los ejércitos que se retiraban de Járkov, que no tardaría en rendirse al enemigo. La desastrosa ofensiva estratégica con que se había pretendido recobrar la ciudad, en manos alemanas desde el octubre anterior, se tradujo en el envolvimiento y la destrucción casi total de las fuerzas soviéticas, atrapadas finalmente en una porción de tierra de quince kilómetros cuadrados. A finales de mayo, el Ejército Rojo trató de romper el cerco con lo que el general alemán Hubert Lantz recordaba como terribles ataques protagonizados por números ingentes de soldados de la infantería soviética. El 90 por 100 de las tropas atrapadas murió o desapareció junto con sus generales, entre quienes se encontraba el

comandante segundo del frente Suroeste.

La mañana del 20 de mayo, mientras se dirigía a la ciudad de Izium con un paquete secreto destinado al cuartel general del 9.º ejército, Anna observó a los soldados que se retiraban por las carreteras o los campos que se extendían a sus pies. Todo el valle del Séverski Donets parecía ser pasto de las llamas junto con el municipio. En el cielo había combates aéreos, y su avión se incendió al ser atacado por un caza alemán. Tomó tierra en un campo de maíz, se liberó del abrigo, en llamas como su aeroplano, y se echó a correr hacia el bosque huyendo de los fuegos del piloto alemán, que seguía tras ella. Cuando al fin optó por alejarse el Messerschmitt, la joven sintió ganas de tumbarse en la hierba, cerrar los ojos y olvidarse de todo. Los árboles estaban echando hojas verdes, y ella sentía de pronto una necesidad tremenda de vivir. Ella, que nunca había temido morir, reparó de súbito en lo horrible que sería dejar el mundo en primavera. Su avión se había reducido a cenizas junto con la saca de correo y un gabán que había lucido con orgullo. ¿Cómo iba a entregar ahora el paquete secreto? Solo podía hacer una cosa: seguir el cable telefónico tendido entre las ramas de los árboles con la esperanza de que desembocara en algún puesto de mando. Casi de inmediato topó con dos soldados que estaban enrollando el cable y les preguntó por la comandancia, ellos, sin detenerse, le respondieron a gritos: «¿Qué comandancia? ¡Si están ya aquí los alemanes!». Por todas partes había soldados en retirada, bien aislados, bien en grupo. Anna corrió hasta la carretera, pero la encontró vacía. Pasó un camión que hizo caso omiso de sus señales. Luego hizo otro tanto un sedán GAZ-Mı que supuso que debía de transportar a algún pez gordo. Anna sacó la pistola y disparó al aire. El conductor reculó de inmediato, se apeó de un salto, la desarmó sin contemplaciones y le dobló los brazos tras la espalda. Cuando hurgó en el bolsillo de la pechera de ella en busca de su documento de identificación, la joven le hundió los dientes en el brazo. A saber lo que podría haber ocurrido a continuación de no haber salido en ese instante del vehículo, no sin cierta dificultad, un general bien alimentado que preguntó a Anna, aún con los brazos inmovilizados, quién era y a qué venía esa conducta.

Ella, fuera de sí por la ira y el dolor de las quemaduras y la presión del otro, respondió a voz en grito: «Y tú ¿quién coño eres?». Pidió que la soltaran y sacó un documento que tenía mucho de imponente y por el que se pedía a todas las unidades y organismos militares que brindasen a la portadora cualquier asistencia que pudiera requerir. El gordo general se volvió educado de repente y quiso saber adonde tenía que ir. A continuación, la acomodó en el automóvil para llevarla al cuartel general del 9.º ejército y se interesó por las circunstancias que la habían llevado a sufrir quemaduras de tal gravedad. Mientras lo ponía al corriente, Anna rompió a llorar. Le dolían las manos, porque el capitán que conducía le había levantado la piel en el forcejeo. «No llores, preciosa —la consoló él. Que te va a escocer también la cara con las lágrimas».

Tres horas más tarde dieron con el cuartel general. La aviadora entregó el paquete

y se dirigió al puesto sanitario, en el que al fin le aliviaron el rostro con pomada y le vendaron las manos. Regresó a su escuadrón, donde habían abandonado casi toda esperanza de volver a verla.

15

VERSO Y PROSA

Los ejércitos soviéticos se estaban retirando y el regimiento de bombardeo nocturno de Yevdokía Bershánskaia no dejaba de volar a aeródromos situados en puntos cada vez más alejados del interior de la URSS; tanto, que era frecuente que ni siquiera estuvieran incluidos en los mapas de los que disponían. Las jóvenes tenían la moral por los suelos y estaban extenuadas. Zhenia Rudneva hacía cuanto estaba en sus manos por levantar los ánimos de sus compañeras y los suyos propios.

Cierta noche lluviosa, reunidas todas en el puesto de mando a la espera de la unidad de reconocimiento atmosférico, Zhenia sacó un libro ajado de su cartera portamapas. Se trataba de *Así se templó el acero*, de Nikolái Ostrovski, escritor afectado de ceguera y parálisis. En voz baja, comenzó a leer. Si bien al principio no le prestó atención ninguna de las chicas, una a una fueron acercándose para oír la historia de Pável Korchaguin. Publicada por fascículos entre 1932 y 1934, esta novela sobre un revolucionario intrépido resuelto a servir contra viento y marea a la causa bolchevique se había convertido en el Evangelio soviético.

La cultura de la URSS, que aspiraba a transfigurar la sociedad, el espacio y hasta el tiempo, llevó a la conciencia popular a esperar toda una serie de transformaciones que hicieran posible el nacimiento de un nuevo Estado y un ser humano soviético. Se cambiaron los calendarios, las calles, las instituciones y hasta los topónimos de algunas ciudades (y de países completos tras la Segunda Guerra Mundial). Se pretendía «electrizar todo el país», y se acometió la producción en masa de bloques de apartamentos normalizados. El ciudadano soviético ideal que se encargaron de presentar libros, pinturas y películas de reciente aparición parecía el hombre del futuro, aun cuando tenía mucho en común con los ideales de la antigüedad. Era una persona sana física y mentalmente, inflexible y audaz, impenitente ante sus enemigos y consagrada en cuerpo y alma a su Estado, al que valoraba más aún que su propia vida.

Por lo común, los libros que dio en aquel tiempo el género del realismo socialista destacaban por la ausencia de detalles cotidianos, psicológicos o íntimos. De su lectura era imposible inferir cómo eran las camas en las que dormían las gentes soviéticas, qué bebían o cómo lavaban la ropa. Cada vez se volvieron más exentos de

vida y más abstractos, convertidos en un molde en el que poder verter cualquier contenido ideológico que se requiriera en un momento dado. *Así se templó el acero* era diferente. Oyendo narrar cómo Pável salió victorioso de las situaciones más desesperadas en apariencia, las jóvenes pilotos olvidaron su cansancio y sus miedos. Cuando aparecieron los Junkers y alguien gritó: «¡Incursión aérea!», nadie se movió de donde estaba.

Además de a Pável Korchaguin, Zhenia Rudneva llevaba siempre en su portamapas un volumen breve de poesía que leía a todas horas. Aunque lo hacía para sí, en cierta ocasión declamó unos versos en voz alta para animar a sus amigas:

> Si los del cielo un día me dijeran:
> «Vete de Rusia: te espera el Edén»,
> diría yo: «¿Para qué quiero Edén,
> cuando todo lo que amo está en mi tierra?»

Al ver la calurosa reacción de las demás, comenzó a compartir con ellas las composiciones que conformaban aquella colección; primero de manera ocasional y después con mayor frecuencia. Sus compañeras las copiaban en sus cuadernos, que casi todas tenían, para aprendérselas de memoria. El autor era Serguéi Yesenin.

Aquel hijo de campesinos de ojos azules y cabello dorado, dotado de un rostro tan cautivador como propio de la fisonomía rusa, era uno de los poetas nacionales de más talento de su época. Sus obras ensalzaban la belleza de la Rusia rural, el amor y su propia persona, juvenil y poética. Sin embargo, también hablaban de las tribulaciones del alma humana, la agitación interna y el vodka. Después de que se ahorcase en una crisis depresiva en 1925, en Leningrado, su poesía estuvo muchos años prohibida de hecho, si bien no oficialmente, en la Unión Soviética.

Y la familia de Olga Gólubeva tuvo ocasión de averiguar, a un precio altísimo, lo que ocurre cuando se hace caso omiso de una prohibición como esta. Su padre, bolchevique de toda la vida procedente de una familia campesina, era un gran amante de los libros que siempre había ansiado recibir una formación académica. Sin embargo, en la extensa biblioteca de su casa no había ningún libro de Yesenin. En la campaña que se emprendió contra él y contra su obra tras su suicidio lo tildaron de poeta decadente contrario a los cambios que se estaban produciendo en la nación. Su poesía dejó de publicarse. El artículo de Nikolái Bujarin que apareció en las páginas de *Pravda* con el título de «Notas furibundas» echó por tierra cualquier posibilidad de conseguir un ejemplar.

«Desde el punto de vista ideológico —afirmaba airado el revolucionario—, Yesenin representa los aspectos más negativos de la Rusia rural y de su llamado “carácter nacional”: las reyertas, la falta irremediable de disciplina personal y la exaltación de formas culturales retrógradas en general»[164]. La viuda de Yesenin, Sofia Andréievna Tolstaia, nieta de Tolstói, y su antigua amante, Nadezhda Volpin,

criaban hijos suyos y estaban interesadas tanto en ver impresa su poesía como en recibir ingresos derivados de sus derechos. Con todo, sus empeños no brindaron fruto alguno. En todas las editoriales que visitaron se les hizo ver que había una prohibición encubierta procedente de las más altas autoridades respecto de la publicación de Yesenin. En 1933 apareció una selección poética con una tirada de 10 200 ejemplares, pero tras aquello cesaron las ediciones.

Pese a todo, no cayó en el olvido, y sus versos circularon por toda la nación en numerosas copias manuscritas. Aun así, hasta aquellos precedentes de *samizdat* fueron víctimas de persecución. Así, cuando descubrieron a la hermana mayor de Olga Gólubeva y a una amiga suya con un cuaderno de poesías suyas (descubierto probablemente «por casualidad» por algún compañero de colegio convertido en confidente), se produjo un escándalo terrible en la escuela. Las niñas, que tenían solo quince años, se vieron sometidas a un acoso constante en toda clase de reuniones y convertidas en marginadas. Jóvenes y vulnerables, incapaces de dar con una solución, acabaron por quitarse la vida con el revólver del padre de Olga.[165]

Entre todas las acusaciones que sobre el poeta fallecido vertieron los escritores y las figuras políticas soviéticos, había una que estaba justificada sin lugar a disputa: la de que su suicidio introdujo una moda terrible entre las jóvenes de la nación, que en muchos casos lo imitaron. Al cabo, ¿qué podía ser más romántico que morir a semejanza del poeta más adorado de Rusia?

Todo apunta a que fue la ayuda de Mikaíl Kalinin, jefe del Presidium del Soviet Supremo (lo que equivalía a presidente de la Unión Soviética), lo que hizo posible la publicación, poco antes de la guerra, en 1940, de la colección de poemas que llevaba consigo Zhenia Rudneva. Pocos de ellos podían haber sido más adecuados para aquellas muchachas que ansiaban amor y lloraban a sus amigas:

> Adiós, amigo del alma;
> te guardo en el corazón.
> ¡Si el sí que nos separó
> nos volviera a unir mañana…!

Yesenin escribió estos versos, los últimos de su vida, con su propia sangre, y aunque fueron muy criticados por sus supuestos matices decadentes, su tono afligido y melancólico conectaba de inmediato con la sensibilidad de los jóvenes.

Sus hermosos poemas primeros también giraban en torno al amor y la pérdida:

> No te apartes ni pises la fronda de amarantos, no busques rastros…

O:

Puede que la avalancha del destino
repare en nosotros,
y premie nuestro amor
con cantos de ruiseñor.
Corazón loco, ¿a qué este batir?

16

«PERO VAMOS A DARLES LO SUYO, Y PARA ESO NO PODEMOS ABLANDARNOS»

«No dejan de caer bombas sobre Rostov y Bataisk, mañana, tarde y noche. ¡Serán hijos de perra…!», escribió el 16 de julio Galia Dokutóvich. «Los alemanes vuelven a atacar —añadió al día siguiente—. Han avanzado de Izium a Voroshilovgrado y a Lisichansk, Míllerovo y Morózovskaia»[166]. Las tropas soviéticas se estaban retirando de Rostov.

Aleksandr Fediáiev, soldado jovencísimo que huía de esta última con su unidad, no podía evitar que se le anegaran los ojos en lágrimas cuando recordaba el año de 1942. «Los carros de combate nazis avanzaban con furia hacia la ciudad, y nuestra infantería no tenía otra cosa que fusiles para hacerles frente». Nunca olvidaría el momento en que marchó con sus amigos al lado de un grupo de chiquillas de unos quince años. «No paraban de llorar. Ya habían conocido la ocupación nazi una vez, y estaba por caerles la segunda. Nosotros estábamos avergonzados por no tener la fuerza necesaria para protegerlas»[167].

En el sur de Rusia, entre los grandes ríos Don y Volga, hay un mar que llega hasta el de Azov, que hace olas de color verde pálido en mayo y se muestra en julio seco y amarillo: la inagotable estepa, en la que la liebre y el antílope se ocultan de los lobos entre las gramíneas cespitosas y la artemisa (pues poco más crece en sus tierras semidesérticas). En otro tiempo criaron en ella caballos y camellos, vacas y ovejas los nómadas nogayos, vestidos con pieles y altas botas de cuero. Tras ellos llegó otra tribu: la de los calmucos, gentes bajas y fornidas de ojos rasgados y rostros anchos y chatos, a las que siguieron los cosacos del Don, exploradores y guerreros bizarros afamados por su hospitalidad, sus cantos y sus artes narrativas. A lo largo de los siglos, y aun de los milenios, cruzó la estepa un invasor tras otro de camino a las costas del mar de Azov y del Negro con la intención de conquistar el Cáucaso: escitas, tártaros y mongoles, rusos… Hasta que, en 1942, llegaron a la cordillera los soldados de Hitler con sus columnas acorazadas. Aquel verano, desde el aire, se observaban en gran número las fajas oscuras de trincheras y zanjas anticarro recién cavadas que marcaban el mar de la estepa con la intención de frenar la ofensiva alemana contra Rostov del Don.

Llegado el mes de junio de 1942, el frente Sur soviético se había visto debilitado por el fracaso de la ofensiva de primavera contra Járkov. El 28 de junio, el ejército blindado del general Hermann Hoth logró abrir brecha entre esta ciudad y Kursk y avanzar con rapidez hacia el Don. El 3 del mes siguiente, los alemanes conquistaron Vorónezh, y las tropas soviéticas al mando del mariscal Semión Timoshenko, que defendían la ruta a Rostov, se encontraron bajo amenaza de envolvimiento desde el norte.

Los carros germanos avanzaron doscientos kilómetros en diez días, marchando hacia el sur con rapidez entre el Donets y el Don. Timoshenko perdió doscientos mil hombres si se cuentan solo los prisioneros de guerra. Los ejércitos del frente Sur y el 4.º ejército aéreo que les brindaba protección quedaron muy maltrechos.

El regimiento de bombardeo nocturno de Yevdokía Bershánskaia, mientras, iba de aeródromo en aeródromo, acompañando al aluvión de tropas soviéticas en retirada, aunque mantenía la moral alta: sus operaciones de combate se desarrollaban sin bajas. Zhenia Rudneva enseñó a las navegantes a orientarse en la estepa, pues no resultaba fácil dar con el camino trazado en un paisaje sin rasgos distintivos, sobre todo de noche. Lo más importante era localizar un punto fijo: una carretera o vía férrea, una iglesia rural, una arboleda, un arroyo… En una noche clara, por supuesto, cabía ayudarse de las estrellas y la luna; y en tal caso, ¿quién podía describirlas mejor que Zhenia, la futura astrónoma? Para ella, los astros y las constelaciones eran como de la familia, y cuando regresaban de atacar un objetivo gustaba de ir señalándoselos a su piloto. Las noches de lluvia, cuando no podían volar, contaba al resto toda clase de leyendas relativas a las estrellas.

No es posible vivir continuamente con el conocimiento de que se está arriesgando la vida a diario y de que cada salida podría ser la última. Con el tiempo, el ser humano acaba también por habituarse al peligro mortal. «La situación que se vive en el frente solo se distingue del trabajo que hacemos en el aula en que a veces te disparan cañones antiaéreos —escribió Zhenia a sus padres—. Como vosotros, nunca olvido el bombardeo de Moscú. Resultaba de veras difícil derribar un avión. De todos modos, ¿qué, si pasa algo? Podréis decir con orgullo que vuestra hija era aviadora. ¡Surcar el cielo es maravilloso!»[168].

En calidad de navegante jefe del regimiento, de Zhenia Rudneva no se esperaba que volara con frecuencia, sino que supervisara a las pilotos y las navegantes en el momento que precedía inmediatamente al despegue. Sin embargo, siempre estaba en el aire, para lo cual tomaba por excusa la necesidad de conocer las cualidades personales de cada piloto del regimiento. No era raro que sacara a una navegante de su carlinga para ocupar su puesto. Aquellos fueron días —y noches, para ellas— de actividad intensa.

Dado que su piloto, Katia Riábova, se hallaba enferma, Galia Dokutóvich estaba volando con Nadia Popova, una rubia de ojos azules delgada y muy agraciada. A Galia le gustaba servir con ella porque era positiva, confiada y, en cierto sentido,

«muy relajada».[169] Cierta noche consiguieron hacer saltar por los aires lo que, a decir de la potencia de las explosiones que provocó su ataque, debía de ser un depósito de municiones. Se sintieron como niñas que celebraran su cumpleaños. Pese a las numerosas salidas que estaba logrando efectuar (la situación era tan desesperada que todas lograban permiso para volar); pese al éxito del bombardeo y las flores que ponía en su carlinga Ania, la armera, Galia sentía a veces que estaba habitando una pesadilla. ¿Cómo se las habían compuesto los alemanes para llegar tan lejos?

Desde Ólsginskaia, la nueva base del regimiento de bombardeo nocturno, podían ver con claridad los aeroplanos alemanes que se dirigían a Rostov para bombardearla, y hasta los explosivos que lanzaban. Aunque saltaba a la vista que no iban a tardar en evacuar la ciudad, nadie hablaba de ello. Los vecinos del pueblo se sentaban en bancos situados en la calle y miraban hacia Rostov. Los ancianos conversaban en voz baja mientras rellenaban sus pipas, y sus esposas alzaban las manos al cielo entre exclamaciones, aunque sin dejar de vender sus productos ni pelar pipas de girasol. Mientras hubiera soldados acantonados en el pueblo estaban convencidos de que no podía pasarles nada malo.

Por eso cuando llegó la hora de partir observaron en silencio desde el umbral de sus casas despegar uno a uno los aviones y sobrevolar el campo verde que se extendía ante el municipio. Los aeroplanos eran lentos, y las muchachas solo pensaban en alejarse cuanto antes para no tener que ser testigo de aquel mudo reproche que parecían lanzarles «los pañuelos blancos de las mujeres y los mostachos caídos de los hombres».[170]

Olga Gólubeva tenía en aquel momento la impresión de que la tierra se hubiera inclinado y todo lo movible estuviese deslizándose con lentitud hacia el este. Por la carretera, los polvorientos caminos secundarios y las pistas recién abiertas a través de los campos de cereal sin cosechar, caminaba un número incontable de personas que ni siquiera osaban detenerse. Las mujeres llevaban a sus críos «en brazos entumecidos por la tensión; las ancianas doblaban la columna bajo el peso de los bultos que acarreaban; los chiquillos lloraban mientras corrían para alcanzar a sus madres o, agotados, iban quedando atrás para perderse en la marea humana». Todos seguían adelante, desgastados por su dolor y por el de los demás, por el hambre y por una terrible sensación de humillación. No en vano llevaban años asegurándoles las autoridades que, si la había, la guerra iba a ser breve y victoriosa, y que el enemigo sería derrotado en su propio territorio. «Pues quien toma la espada a espada morirá». Nadie les había advertido que iban a tener que dejar atrás todo lo que habían ganado con tanto esfuerzo y huir delante del enemigo. Entre el torrente de refugiados rodaban carretas de granjeros, mugían quejicosas vacas que no habían sido alimentadas ni ordeñadas, se arrastraban automóviles y arrastraban piezas de artillería caballos impasibles y obedientes. Tras aquella procesión abigarrada marchaban pesadamente

soldados con las chaquetas del uniforme chorreando de sudor. Iban en silencio, con la mirada gacha.[171]

A Olga la habían enviado a Rostov con la ingeniera jefa de su escuadrón a fin de que recogiera una serie de motores nuevos, pero al llegar toparon con que el almacén en donde estaban había quedado destruido por el fuerte bombardeo aéreo en el que también habían estado a punto de quedar atrapadas su compañera y ella. Tuvieron que salir a la carrera y escapar de la ciudad en llamas a bordo de un camión. Por la carretera y el arcén, sin separarse de su curso, caminaba una masa continua de tropas en retirada con piezas de artillería, automóviles, carros, cocinas e infantería. Los seguían dando tumbos refugiados y heridos de puestos de socorro itinerantes y hospitales bombardeados. Los segundos alzaban las muletas y hacían señales con los brazos suplicando que los dejaran subir al camión, pero el conductor no se detuvo. Olga era consciente de que no había sitio en el vehículo: para montar a un solo hombre tenían que dejar atrás repuestos de aeroplano. Llorando amargamente, pidió al sargento veterano que llevaba el volante que recogiera a uno de los heridos y la dejara a ella en tierra, y él, no sin cierta solidaridad, la mandó callar. A eso añadió: «Se ve que esos alemanes nos han pillado con los pantalones bajados y quieren jodernos vivos, pero vamos a darles lo suyo, y para eso no podemos ablandarnos».[172]

En ese momento apareció en el cielo un avión alemán, y el conductor giró para colocarse bajo los árboles que bordeaban el camino. Olga se apeó de un salto y, «con zancadas largas, casi increíbles», se acercó al cadáver de una mujer que tenía a su lado una envoltura de encaje que no paraba de dar chillidos. Ella era aún muy joven y no tenía la menor idea de cómo calmar a un recién nacido. Desesperada, pidió ayuda a la madre muerta y se limitó a mirar cuando el encallecido conductor tomó a la criatura y la abrazó contra su cuerpo. Quién sabe si aquella niñita sobreviviría a la guerra ni qué le deparó la vida en caso afirmativo.

Olga Gólubeva logró llegar a su unidad tras estar a punto de quedar acorralada por el enemigo, pero Sonia Ozérkova, la ingeniera jefa de su regimiento, tuvo menos suerte. Aquella soldado de carrera, intelectual y estricta, nunca se permitió muestra alguna de familiaridad para con sus subordinadas. Aunque tal circunstancia hizo que en un primer momento no gozase de una gran popularidad entre ellas, que la tenían por demasiado cortante, con el tiempo se hizo merecedora de su aprecio y su admiración. Era trabajadora y sabía bien lo que se hacía. Exigía mucho a las mecánicas, pero también se preocupaba por ellas y se desvivía por su bienestar.

En uno de los traslados de emergencia a otro aeródromo que con tanta frecuencia tuvieron que efectuar por causa del avance de los carros de combate alemanes, el regimiento dejó atrás a Sonia y a la mecánica Glafira Kashírina con un aeroplano averiado. Al ver que no iban a poder repararlo con rapidez, optaron por prenderle fuego, conforme a las instrucciones que habían recibido, y abandonar a pie el campo de aviación.

Después de pasar un día caminando por una carretera atestada de gentes de uniforme y refugiados, hicieron noche en un almiar. Sonia se despertó por la mañana con la sensación de que la estaban observando. Al lado del pajar había una mujer que les preguntó: «Mozuelas, ¿qué sois, del ejército? Pues más os vale libraros de esos uniformes».[173] Les advirtió que los carros del enemigo ya habían pasado, aunque en aquel momento no había alemanes en la granja. A continuación, condujo a las aviadoras a su casa y les dio alimento y ropa campesina. De modo que, ataviadas con faldas largas y pañuelos de color claro, volvieron a emprender camino la achaparrada Sonia y la sílfide Glafira, cuya escasa fortaleza física hizo que su larga marcha le resultara más difícil cada día.

Por la carretera encontraron a dos motoristas germanos. Uno de ellos estaba ocupado reparando su vehículo, en tanto que el otro señaló a sus hatillos, convencido de que en el interior debía de haber algo de comer. Glafira, turbada, comenzó a desatar muy lentamente el bulto, al fondo del cual llevaba una pistola. Mientras, Sonia sacó la suya propia, disparó al alemán, corrió hacia el otro y le descerrajó dos tiros a bocajarro. Hecho esto, las dos corrieron a meterse entre los matorrales y huyeron con tanta premura como les fue posible.

Aún habrían de transcurrir tres semanas antes de que dieran con soldados soviéticos. A esas alturas, la salud de Glafira se hallaba muy deteriorada. Cuando se dieron cuenta de que tenía tifus, Sonia la llevó al hospital y, a continuación, logró que la llevase de vuelta con su regimiento un automóvil que pasaba. Aun estaba lejos cuando vio los faros de aterrizaje de los U-2 y le parecieron tremendamente hermosos. No bien había llegado, saltó del vehículo y se echó a correr hacia sus amigas, pensando que por fin había acabado todo.

En realidad, sin embargo, sus dificultades no habían hecho más que empezar. El agente del SMERSH, el servicio de contraespionaje militar soviético, adscrito al regimiento le impidió regresar a su ocupación. En lugar de eso, tuvo que presentarse ante el Departamento Especial de la división, en donde le preguntaron, o por mejor decir la interrogaron, acerca del modo como había escapado del envolvimiento. Ozérkova, quien no había nacido la víspera, era muy consciente de lo ocurrido durante las purgas de preguerra y reconoció que se encontraba en una situación muy delicada.

En la Unión Soviética, todo aquel que hubiese sufrido captura o hubiera pasado, sin más, cierto tiempo en territorio ocupado estaba condenado a llevar semejante estigma durante el resto de su vida, y aun después de la muerte. Los cuestionarios de los departamentos de personal incluyeron hasta los días últimos del Estado soviético la pregunta: «¿Has estado o ha estado alguno de tus familiares en territorio ocupado?». Los soldados que, tras escapar de una bolsa o una situación de cautiverio celebraban dichosos el hallarse de nuevo en sus propias líneas y poder volver a combatir al alemán, quedaban desconcertados cuando los agentes del Departamento Especial los sometían a interrogatorio y les exigían que confesaran que los había

reclutado Alemania. Sobre todo en el caso de los oficiales, si se fallaba que eran traidores, el tribunal militar los podía condenar al paredón o degradarlos y enviarlos a un batallón disciplinario. En este podían «expiar su culpa» con sangre y recuperar su categoría, aunque para ello tenían que conservar la vida. A los integrantes de estas unidades los mandaban al campo de batalla en las situaciones más desesperadas, y la mayoría moría en el primer combate.

Ni siquiera quienes antes de la guerra pensaban que cuando sonaba el río era porque debía de llevar agua, y que si alguien era inocente no lo habrían arrestado, podían creer que los soldados de su unidad que conseguían volver de un cerco fueran traidores. No tenía ningún sentido. La única excepción a semejante trato se daba cuando la unidad a la que regresaban los soldados se hallaba enfrascada en un combate cruento y necesitada de más carne de cañón. Solo en tal caso decidía la SMERSH que tenía otras cosas que hacer y dejaba que derramasen su sangre en igualdad de condiciones con sus compañeros.

Sonia no se dio cuenta de lo desesperado de su situación hasta que llevaba varios días de interrogatorio. Además de haber estado en territorio ocupado —donde, al ver de las autoridades, podía haberla reclutado el enemigo—, el temor a que la capturasen la había llevado a destruir su carné del partido —lo que la ponía en un lugar poco envidiable—. Sabía muy bien que, en aquellos tiempos, dicho documento se valoraba por encima de una vida humana, y sin embargo, en el momento de romperlo había confiado en que el partido la perdonaría habida cuenta de la coyuntura en que se encontraba. Delante de sus inquisidores, mientras estos le preguntaban una y otra vez por las circunstancias en que lo había perdido, sabía que era igual de imposible mentir que decir la verdad. De pronto no tuvo tan claro que hubiera hecho lo correcto y, sumisa, se dispuso a aceptar lo que quisiera mandarle el destino.

La enviaron a declarar ante el tribunal militar. Aunque suponía que iba a tener que soportar una pena dura, no pudo menos de mostrarse estupefacta al saber que la iban a fusilar. Le arrancaron las hombreras, le afeitaron la cabeza y la encerraron mientras aguardaban el momento de ajusticiarla. La salvó el comisario de su batallón, que supo por casualidad lo que ocurría cuando el conductor con el que estaba señaló: «Han condenado al paredón de fusilamiento a la ingeniera jefa del regimiento de bombardeo nocturno».[174] El comisario, que no había oído nada al respecto, envió de inmediato un menaje en clave al cuartel general de la fuerza aérea del frente, que ordenó aplazar la ejecución mientras se revisaba la causa. Sonia Ozérkova fue absuelta y reapareció poco después en el regimiento, calva como una bola de billar y con el gesto adusto como nunca. No quiso decir nada sobre su experiencia; de hecho, hubo que esperar a que acabasen las hostilidades para que confiara a una camarada del regimiento: «Cuando voy por la calle y me mira alguien fijamente, me echo a temblar y se me acelera el corazón».

Sonia Ozérkova no era la primera ni iba a ser la última de las pupilas de Raskova en quien reparó el SMERSH, poderosa institución que, si bien atrapaba a traidores de

verdad, también condenó por espionaje a personas totalmente inocentes, algo nada extraño en el régimen estalinista.

17

«¡QUÉ DESGRACIA! ¡QUÉ MUERTE TAN INÚTIL!»

Los cálidos meses de verano de la estepa habían ido pasando para el 586.º regimiento de caza con monótonos períodos de servicio cuando la unidad sufrió de súbito su primera baja, por entero absurda. En aquel episodio perdieron a una de sus mejores pilotos, la hermosa, elegante y femenina Lina Smirnova. Antes de la guerra había sido maestra. Escribía versos y era más sensible que las demás: encajaba muy mal las críticas, y cuando la alababan, en cambio, disfrutaba como una chiquilla.[175] Todas coinciden en que la catástrofe se derivó del hostigamiento que sufrió por parte de Beliáieva, su jefa de escuadrón. Esta denigraba a otras pilotos de su unidad, quienes, igual que el personal técnico, le profesaban miedo y aversión, pero Smirnova resultó susceptible en grado fatídico.

El 21 de julio se habían enviado cuatro Yak, pilotados por Budánova, Smirnova, Litviak y Kuznetsova, a escoltar a cierto personaje de importancia que volaba en un Douglas de transporte. «Esperamos y esperamos, pero el Douglas no aparecía», recordaría Kuznetsova.[176] Entonces recibieron órdenes nuevas: Budánova y Lina Smirnova tenían que ir a buscar el aeroplano, que había pasado de largo, para acompañarlo a Penza. Las dos despegaron de inmediato. Aunque aquella situación era frecuente, la tarea que habían de acometer no era sencilla. «Si normalmente uno ve a quien tiene que proteger, en este caso lo primero que había que hacer era alcanzarlo»[177]. Por desgracia, volaron en la dirección equivocada y estuvieron dando vueltas sin resultado. Comoquiera que los primeros Yak solo tenían combustible para una hora y media, no pasó mucho antes de que su principal prioridad pasara de localizar al Douglas a tomar tierra con seguridad. Si no daban con un aeródromo antes de quedar sin carburante, iban a verse obligadas a hacer un aterrizaje forzoso en medio de la estepa. La normativa oficial dictaba que, en caso de tener que efectuar una operación así en terreno improvisado, debían caer sobre el fuselaje, sin desplegar el tren de aterrizaje. Aunque esto dañaría de manera inevitable la hélice y aun el motor en caso de que no lo hubieran apagado antes, en tales circunstancias resultaba mucho más peligroso servirse de las ruedas, tanto para el aparato como para su piloto, a quien podía costar la vida.

Lina Smirnova, quien se hallaba a los mandos del avión de Beliáieva, estaba, por lo tanto, especialmente nerviosa. Las relaciones entre esta, por lo común muy estricta con todas sus subordinadas, y aquella no eran nada buenas. En cierta misión en la que Beliáieva llevaba la voz cantante se perdieron de vista, y al decir de todas, desde entonces había estado acosando a Smirnova y tildándola de inútil ante las demás. Estrellar el avión de Beliáieva habría supuesto su perdición.

El temor de Smirnova se vio exacerbado aún más por la estrecha relación, casi de afecto, que unía a las pilotos con sus aviones de combate. Esta tenía «algo de la actitud del jinete respecto de su caballo: aquellos aparatos se consideraban poco menos que un ser vivo, y si había una posibilidad de salvarlos, aun a riesgo de su propia vida, lo intentaban».[178] ¿A quién se le iba a pasar por la cabeza dañar adrede uno de los Yak nuevos, las aeronaves más avanzadas de su época, cuya llegada habían esperado durante tanto tiempo?

La juventud es temeraria, y en aquel caso, ambas pilotos decidieron probar suerte y bajar el tren de aterrizaje para aterrizar. La hierba de la estepa, que en aquel momento alcanzaba el medio metro de altura, hacía muy difícil precisar cuál era el instante más adecuado para tomar tierra y hasta ver si tenían algún obstáculo. Aunque el suelo resultó muy irregular, Budánova consiguió posarse con éxito. Lina, en cambio, tuvo menos suerte. Su aparato dio un giro a gran velocidad: saltaba a la vista que una de las ruedas había dado en un hoyo o un saliente. A continuación se deslizó hacia un lado y volvió a dar en el suelo con el ala y la cola antes de regresar a una posición normal. Sin embargo, por milagroso que pueda parecer, Smirnova salió incólume y el aeroplano no sufrió más menoscabo que en la hélice, que quedó un tanto doblada. Pese a la suerte que había tenido, la joven piloto estaba destrozada: descendió del avión y, al verlo dañado, rasgó su documento de identificación, escribió una nota y se pegó un tiro en la cabeza.[179]

Nina Ivákina tenía para sí que aquella «decisión descabellada e injustificable» no había sido tomada de improviso, ya que se había puesto en práctica de forma muy resuelta. «Me da la impresión de que llevaba mucho tiempo moviéndose en esta dirección a causa de la atmósfera viciada que reinaba en su escuadrón por obra de la comandante Beliáieva».[180] Casi todas compartían su opinión: si esta última no había sido antes popular entre ellas, desde entonces se vio tratada con franca hostilidad.

Saninski, técnica jefa de aviación de la unidad, llegó al lugar del desastre con la mecánica Nina Shebalina para cargar en un camión el aparato de Beliáieva, que se reparó sin demasiada dificultad en el taller del regimiento. Shebalina no conseguía hacerse a la idea de que habían perdido a una persona tan querida, «una chica joven, guapa y encantadora. ¡Qué desgracia! ¡Qué muerte tan inútil!».[181]

El comentario sobre el suicidio de Lina Smirnova fue la última entrada que escribió en su diario Nina Ivákina en calidad de representante del Komsomol. Aunque aún habría de permanecer en el frente hasta 1944, en otoño de 1942, cuando el Ejército Rojo abolió el puesto de comisario, pasó a ejercer de administradora del

partido en un batallón masculino de paracaidistas.

En otoño de 1942, Zhúkov y Kónev, quienes tenían a los comisarios tanta inquina como el resto de combatientes, aprovecharon las numerosas bajas que había sufrido la oficialidad, que necesitaba refuerzos con desesperación, para convencer a Stalin de que había que prescindir de aquellos supervisores políticos. Zhúkov, quien en privado los llamaba «fisgones», estalló en cierta ocasión: «¿Para qué me sirven? ¿Para que enseñen a los soldados a gritar: “¡Hurra!”? Eso ya lo pueden aprender ellos por su cuenta. En el frente no son de ninguna utilidad. ¿Cuánto tiempo vamos a tener que estar soportando esto? ¿De verdad no podemos confiar en nuestros propios oficiales?».[182] Tras la intervención de aquellos dos adalides, su dirigente sondeó la opinión de otros y decidió seguir sus recomendaciones. Los comisarios se transformaron en asesores políticos, y si bien conservaron la responsabilidad de supervisar la moral y el adiestramiento de las fuerzas armadas, perdieron la facultad de suplir a un comandante en su ausencia. En adelante, pues, «se redujo su capacidad para entremeterse».[183] Los destacamentos de contención del NKVD siguieron abatiendo en el acto a todo aquel que se apartara del frente sin haber recibido la orden de retirada, y aunque el SMERSH, instituido para capturar espías, sospechaba aún de todo el mundo sin excepción, por lo general se coincidía en afirmar que en el frente se podía respirar ya con cierta libertad.

18

«NI UN PASO ATRÁS»

La pérdida de Rostov desmoralizó a todos, desde el soldado raso al comandante en jefe supremo, el camarada Stalin. Si los alemanes cruzaban el Don, todos los frentes iban a verse en apuros muy serios.[184] Eso fue precisamente lo que hicieron en cuestión de un par de días, y tras ello comenzaron a avanzar con rapidez hacia el Cáucaso y Stalingrado. El dirigente soviético decidió que había que pararles los pies a toda costa: si sus soldados no querían luchar hasta la muerte, iba a tener que obligarlos a punta de pistola.

El 28 de julio de 1942, tras la caída de Rostov, se leyó a las tropas del frente Sur su orden número 227, conocida como la de «Ni un paso atrás»:

> Se están empeñando batallas en el área de Vorónezh, en el Don y en el sur, a las puertas del Cáucaso septentrional. El alemán invasor avanza con rapidez hacia Stalingrado y el Volga y pretende tomar a toda costa Kubán y el norte del Cáucaso para hacerse con sus recursos de petróleo y grano. Ya ha ocupado Voroshilovgrado, Starobelsk, Rósosh, Kúpiansk, Valuiki, Novocherkask y Rostov del Don. Ha habido tropas en el frente Sur que, dando oídos a los alarmistas, han deshonrado sus enseñas al abandonar Rostov y Novocherkask sin ofrecer resistencia seria alguna y antes de haber recibido órdenes de Moscú. La población de nuestro país, que profesa un gran amor y respeto al Ejército Rojo, está empezando a sentirse decepcionada y a perder su fe en él, al que muchos culpan de haber sometido a nuestro pueblo al yugo de los opresores germanos y estar alejándose sin orden ni propósito hacia levante.[185]

En resumidas cuentas: el frente Sur había abandonado el Don y huía de un modo vergonzoso. Comoquiera que la situación que se estaba dando en la región meridional de la Unión Soviética resultaba alarmante, toda retirada que se efectuase sin mediar orden alguna se consideraría un acto de traición.[186] Aunque la prensa no publicara la orden, «Ni un paso atrás» se convertiría en un lema predominante durante el verano de 1942, y los editoriales se encargaron de difundirlo entre las masas.

A las mujeres del 588.º regimiento de bombardeo nocturno se la leyó su jefa de estado mayor, Irina Rakobólskaia. La víspera habían tenido que huir del caserío al que acaban de llegar por la proximidad de los carros de combate alemanes. Con tanta urgencia se vieron obligadas a abandonarlo, que ni siquiera disponían de documentación topográfica del nuevo distrito. «El lugar en que vamos a aterrizar está fuera del mapa», advirtió Zhenia Rudneva a sus navegantes.

Al alba habían llegado ya a su nuevo destino, en donde el hambre voraz las llevó

a arremeter contra las sandías aún sin madurar que crecían en los campos. Los aldeanos las contemplaron encantados, pues, dado que estaban al caer los alemanes, preferían que su fruta aprovechase a compatriotas. El regimiento se aseó con zumo de sandía, ya que no había agua. Alzando nubes de polvo en la calle del pueblecito, trasladaron los aviones para ocultarlos en las inmediaciones de casas y árboles, y poco después hubieron de formar ante Rakobólskaia para oír los terribles términos de la directiva de Stalin.[187]

No podían entender las calamidades que se estaban produciendo ni las palabras de la orden del comandante en jefe supremo que escuchaban. Nadie ignoraba que en aquellas estepas meridionales no había un lugar en que atrincherarse ni nada que pudiera brindar auxilio. ¿Qué iba a ocurrir? Cuando acabó de leer Rakobólskaia, las muchachas pasaron un largo rato de pie, sumidas en el silencio más absoluto. Cansadas y famélicas, lloraron, conscientes de que también ellas formaban parte de las tropas del frente Sur.

Su regimiento no había sufrido aún pérdidas considerables, pero las unidades vecinas de bombarderos y cazas se habían visto reducidas a la mitad, a un tercio y hasta a una porción menor de sus efectivos de aviadores y aeroplanos. Cierto día que las condiciones meteorológicas impedían volar, estando ya a punto de descargar la tormenta, las muchachas se preparaban para irse a dormir en un antiguo establo de grandes dimensiones cuando apareció la persona que representaba al partido en su unidad para decirles: «Vamos a enterrar a los pilotos del regimiento de al lado: se han quedado casi sin nadie».[188] Supieron entonces que un Messerschmitt había derribado la víspera a dos aviadores de un grupo masculino de U-2. Las jóvenes se dirigieron al funeral. Había oscurecido ya cuando comenzó a llover. Los rayos iluminaban la carretera. Cada vez que se atoraba en el barro la carreta con los ataúdes, la liberaban y seguían tirando de ella. Solo interrumpía su silencio la voz de Runt, representante del partido, para quien era sagrada la acreditación del partido, para advertirles: «Camaradas, tened cuidado de que no se os moje el carnet del partido ni el del Komsomol». Todas estaban ya caladas hasta los huesos. El agua les chorreaba por las gorras de faena empapadas, les regaba el pelo y la nariz y les anegaba las botas.

Ninguna conocía a los pilotos muertos ni recordaba sus nombres. Envueltas en la oscuridad, acompañaron el carro con los féretros hasta el camposanto del pueblo y, mientras se cavaba la fosa, aguardaron de pie bajo la lluvia, hundiéndose en el terreno de arcilla batida. Muchas repararon con sorpresa en que el fallecimiento de aquellos pilotos anónimos para ellas apenas les afectaba. Galia Dokutóvich encontró «extraño que la muerte de camaradas nos resultara allí menos dolorosa que en Engels. Todas sabíamos que nos podía ocurrir a nosotras y estábamos preparadas para afrontarlo».[189]

Anna Yegórova escuchó la orden número 227 en el 4.º ejército aéreo del general Konstantín Vershinin, que, muy maltrecho por la guerra, se retiraba con el frente Sur. Les acababan de dar instrucciones de luchar hasta la muerte, pero nadie se había molestado en dotarlos de recursos. Después de un nuevo cambio de puesto, los U-2 habían perdido toda asistencia terrestre. Ya no tenían puesto de mando, comedor ni combustible, ni tampoco la menor idea de dónde iban a encontrar nada de esto.

Aquel día les dio alimento una anciana que había salido del pueblo al verlas aterrizar. Las saludó, observó bien a Anna y a sus camaradas y dijo: «¿Lleváis algo de comer?». Ellas no respondieron, pero sus rostros agotados y hambrientos hablaban por sí solos. La mujer les anunció que precisamente había hecho un caldero de *borsh*, estofado caldoso de verduras y carne, «como si supiera que ibais a aparecer por aquí». Tenía un hijo piloto, aunque hacía mucho que no recibía cartas suyas, y esperaba que en algún lugar hubiese un alma caritativa ofreciéndole un plato.[190] Tras almorzar con aquella mujer dadivosa, que no dejó de secarse las lágrimas con la orilla de su amplio jersey mientras las acompañaba, decidieron recoger el combustible de todos los aeroplanos para llenar uno de ellos y enviarlo a buscar apoyo terrestre. Al ser la más avezada, correspondió a Anna llevar a cabo esta misión. Volvió a encontrar el suelo que se extendía bajo ella envuelto en humo, las casas incendiadas y los campos dejados de la mano de Dios. Un reguero interminable de refugiados atravesaba el paisaje a pie o en carreta. La visión de aquellas gentes que acarreaban sus hatos o tiraban de sus vacas se le hacía más lamentable aún por el hecho de no poder hacer nada por ayudarlas.

Un aluvión colosal de refugiados trataba de cruzar el Don en dirección a Stalingrado. Nada les garantizaba que fuesen a tener tiempo para llegar a la margen opuesta antes que los alemanes o que no fueran a morir en el intento. Los pasos del río parecían una escena del infierno. Las tropas esperaban su turno con su equipo y sus heridos; las familias campesinas, con su ganado, sus tractores y sus carros cargados de artículos domésticos sobre los que viajaban sentados los niños. Las carreteras que llevaban allí se encontraban congestionadas por esta marea humana. Por lo común, quienes la conformaban cruzaban de noche para evitar los bombardeos. «Apenas había aviones con estrellas rojas en las alas», y los alemanes aterraban por igual a soldados y paisanos con total impunidad, bombardeándolos primero y volando raso después para ametrallarlos.

Ania Skorobogátova, en cuanto integrante del batallón de transmisiones del frente Sur, operaba con una radio montada a bordo de un camión. Se hallaba entre los militares que trataban de evitar mirar a la cara a la población civil que esperaba para cruzar el Don. Ya había visto muchas cosas en la guerra, la pesadilla inacabable de aquellos bombardeos la acompañaría durante muchos años. Tan pavorosos eran los acontecimientos, que su memoria solo retuvo episodios individuales; como el del

general que se dirigió a ella de un modo por demás grosero: «¿Adonde vas? ¡Echate al suelo! ¿Qué haces de pie?», para después dirigirse a alguien más: «¿Adonde crees que vas? Quédate ahí y deja que pase primero el camión, que es un puesto de transmisiones».[191] Ania, desconcertada por completo, no tenía la menor idea de lo que debía hacer. Durante el ataque vio con claridad por vez primera a los alemanes, o por ser más exactos, sus aeroplanos y las cruces que los identificaban. Cuando efectuaban bombardeos en picado oyó el chillido de sus sirenas. Más tarde, siendo ya veterana, supo que se trataba de Junkers Ju-87 o Stuka. Aunque con el tiempo se habituaría a las bombas, por el momento, cuando las veía separarse del avión y poner rumbo al suelo, tenía la impresión de que todas iban directamente a ella. Cada vez que se lanzaba al suelo era deseando que este se la tragara, ansiando volverse invisible. Los Messerschmitt pasaban a gran velocidad a fin de proteger a sus bombarderos, pero no se veía un solo caza soviético en el cielo. En cualquier caso, de haber aparecido, lo más seguro es que no hubiesen sido de gran ayuda. «Sabíamos desde hacía mucho —recordaba un aviador alemán de bombardeo— que la moral de los pilotos de caza soviéticos dejaba mucho que desear. Solo se salvaba un puñado de unidades selectas»[192].

Anna Yegórova y las camaradas de transmisiones que hacían volar sus U-2 a plena luz del día se pasaban el tiempo en el aire, llevando órdenes de un lado a otro y reconociendo la ubicación de las tropas soviéticas y enemigas. Sus aeródromos —o más bien los eriales que equipaban a fin de servir de campo de aviación a aquellos aeroplanos poco exigentes— no dejaban de cambiar, primero hacia el Don y luego en dirección al Volga. En ellos no disponían de un lugar para descansar o comer. Para esto último, de hecho, tampoco tenían tiempo ni, en muchas ocasiones, nada que llevarse a la boca. Normalmente se hacían llegar al aeródromo nuevo alimentos guisados en el antiguo aeródromo, aunque muchas veces desaparecían por entero. Se echaban a dormir donde podían: en la carlinga, al amparo de un ala, sobre la hierba o en una cabaña campesina abandonada. A cualquier hora del día o de la noche podían despertarlos al grito de: «¡A moverse!».[193] Reconocer la disposición que presentaban las unidades en el frente resultaba peligroso en grado sumo, siendo así que los alemanes podían haber llegado ya al municipio al que se enviaba un U-2 lento y desarmado. Dos camaradas de Ania, por ejemplo, se vieron sometidos a los fuegos del enemigo de este modo precisamente. Al reparar en que al navegante, que viajaba en la segunda carlinga, le ocurría algo, el piloto aterrizó cuando vio la ocasión para ayudarlo y topó con que ya era tarde. Aturdido, se quitó la chaqueta de cuero, la enrolló y, llorando en silencio, trató de colocársela a su amigo bajo la cabeza para que estuviese más cómodo.

La muerte de una persona con la que habían corrido riesgos mortales, con la que se habían fundido por completo mientras gobernaban aquellos avioncitos de cartón

bajo los fuegos enemigos constituía un trauma terrible para los pilotos y navegantes de U-2. «¿Por qué ella y no yo? —pensaban—. Ella está muerta, conque me toca a mí vivir por ella». La compañera caída las acompañaba de por vida; la tendrían presente a diario, siempre joven, con veinte años. Para un piloto o un francotirador no había peor herida que la pérdida de su navegante o su observador. Aunque el dolor se iba mitigando un tanto con los años, el sentimiento de culpa permanecía intacto.

El recuerdo más desgarrador que conservaba Anna del conflicto era el de un huérfano de tres añitos sucio, famélico y cubierto de rasguños sangrantes, que se unió a su grupo cerca de Novocherkask. No sabía decir otra cosa que su propio nombre, Iliusha, y «mamá». No dejaba de repetir esto último, aunque, tal como revelaron a Anna los soldados, su madre había muerto. Incapaz ya de llorar, aquel chiquillo se limitaba a sollozar en silencio. Ella tenía el corazón en un puño: tenían que volver a despegar, pero él se le había aferrado al cuello y no la soltaba. ¿Qué podía hacer? ¿Cómo iba a abandonar a aquella criatura indefensa, que pertenecía a la categoría más desdichada de las víctimas de guerra: la de los niños que han perdido a su madre?

Anna decidió llevarlo consigo. «¿Tú estás loca? —le gritaban las otras pilotos—. ¿Qué bien le puedes hacer? Ni siquiera sabes dónde vamos a hacer la siguiente parada. ¿Qué va a ser de él si te matan?»[194]. Tenían que irse. Llorando, abrazada al crío, se echó a correr en dirección al pueblo… y la suerte quiso entonces sonreírles. Toparon con una anciana con bastón que miró al niño con ojos legañosos y exclamó: «¡Iliusha! Pero ¡si es mi nieto!». La aviadora se lo tendió antes de correr de vuelta a su avión. De pronto sintió «una pena tan insoportable por todo: por el huérfano Iliusha (¿cuántos como él habría en las carreteras destrozadas por la guerra?), por los años que pasaban sin fruto ante nosotros y por mí misma». Le encantaban los niños, y ansiaba tener muchos propios.[195]

Sus pensamientos iban a posarse a menudo en el recuerdo de un muchacho por nombre Víktor Kutov con el que había trabajado en las obras del metro de Moscú. Empezaron a salir.

—¿Me quieres? —le había preguntado él, y ella se había reído.

—¡Claro que no! ¿Qué te crees? —Con todo, no era esa la respuesta que daban sus ojos.

—¡Sí que me quieres! ¡Me quieres! —había gritado Víktor mientras le asía con fuerza las manos y la hacía girar.

El muchacho había acabado sirviendo en algún lugar del frente Noroeste, y hacía ya cinco meses que no sabía nada de él. Preocupada, Anna no dejaba de preguntarse si seguiría con vida. Se consolaba pensando que, dado que el servicio postal castrense dejaba mucho que desear, era muy probable que las cartas de él no le hubiesen llegado. Se culpaba por no haberle dicho nunca que, en efecto, lo amaba.

Nadie escribió entonces —ni más tarde— del heroísmo desplegado por quienes defendieron Rostov, de los cuales fueron muchos quienes perecieron durante el rápido avance alemán sobre la ciudad. La segunda conquista germana no se consideró uno de los episodios más gloriosos de la guerra. De hecho, habrían de transcurrir cincuenta años para que se mencionara siquiera la muerte de toda una batería antiaérea operada por muchachas en la periferia del municipio.

Dada la presteza con que marchaban los alemanes sobre las ciudades soviéticas, ocurría a menudo que no daba tiempo a evacuar la artillería destinada a la defensa contra los aeroplanos, que, en consecuencia, acababa por disparar en su lugar a carros de combate. La batería 3.ª del 1.er batallón del 734.º regimiento antiaéreo y de artillería se dotó con jóvenes del Komsomol de Rostov cuyas edades estaban comprendidas, en su mayoría, entre los diecisiete y los diecinueve años. La aviación enemiga bombardeó la ciudad durante varios días mientras avanzaban hacia allí sus tropas de tierra. Se cree que sus aparatos hicieron unas mil doscientas salidas cada veinticuatro horas. El centenar de chiquillas adscritas a los cañones de la batería transportó proyectiles, cargó las bocas de fuego y las disparó durante todo ese tiempo, sin más descanso que el que había de hacer sin remedio cuando se sobrecalentaban las piezas. El 21 de julio, tras varias horas de bombardeo continuo, se hizo de pronto el silencio. Sin darse cuenta de que se trataba de la quietud que precedía al asalto de la ciudad, o quizá por estar demasiado extenuadas ya para preocuparse por nada, las muchachas cayeron dormidas en las trincheras dispuestas en las inmediaciones de su artillería. Muchas no oyeron siquiera el fragor de los carros germanos que avanzaban hacia sus posiciones. El final se desenvolvió con gran rapidez. Fueron muy pocas las jóvenes que se despertaron a tiempo para apuntar con sus cañones a los vehículos de la 5.ª división Viking de la SS. Lograron derribar dos de ellos, pero el resto aplastó a la batería con sus artilleras.[196]

Se ha dicho que los alemanes quedaron consternados al saber que las posiciones que habían destruido por completo habían estado operadas exclusivamente por muchachas, y que pusieron a un grupo de ancianos y mujeres de la ciudad a recuperar los cadáveres y enterrarlos. También se cuenta que hicieron una cruz de gorras de campaña sobre la fosa común en que les dieron sepultura.

19

«PODEMOS HACER CUANTO NOS PROPONGAMOS; NUNCA NOS RENDIMOS»

De haber atajado por la línea ferroviaria que unía Salsk con Stalingrado y ocupado las dos orillas del Volga, los alemanes habrían podido cortar por completo las comunicaciones entre el Cáucaso y la Rusia europea.

Aquellos días —o mejor dicho, aquellas noches—, el regimiento femenino de bombardeo nocturno tomó por objetivo en la estepa que rodeaba Salsk los pasos que habían construido los alemanes sobre el Don y dejó caer sus modestos explosivos sobre las unidades motorizadas de los alemanes que transitaban por las carreteras. De noche se veían desde el aire numerosos incendios, y durante una salida diurna, Olga Gólubeva pudo observar las ruinas abrasadas de una ciudad de escasa extensión y los pueblos de los alrededores. El conjunto guardaba un parecido asombroso con un cementerio.

El campo de operaciones del regimiento de bombardeo nocturno cambiaba casi a diario, tal como cabía esperar de un frente que no dejaba de moverse. En cierta ocasión en que operaban de noche desde un aeródromo situado a seis kilómetros de la estación de Tseliná, se presentó en avión el mismísimo comandante de la división, Popov, para darles la orden de salir de allí con urgencia, toda vez que el enemigo había ocupado ya aquella. Los mecánicos y armeros no disponían de transporte ni había sitio para ellos en los aeroplanos ni en ningún otro vehículo. En consecuencia, hubieron de recorrer ochenta kilómetros a pie y se salvaron de milagro de quedar rodeados por el enemigo.

La tensión física y moral era terrible. Era normal que pasaran días enteros sin dormir, pues por la noche estaban trabajando y por el día lo impedían las circunstancias. Sin dejar de retirarse de un aeródromo a otro, el regimiento sometió a bombardeo a las unidades que avanzaban por la estepa hasta Salsk y, tras la captura de esta, hacia el Cáucaso.

Galia Dokutóvich había acabado por ponerse a los mandos de un avión, aunque no con la frecuencia que habría deseado. Era una de las pocas personas a la que parecía no haber afectado la carga terrible de los últimos días:

Aunque la guerra ha hecho mella en mí por fuera —escribió en una carta—, en el interior es poco lo

que ha cambiado. Sigo siendo la misma niña de siempre. Quizá la mayoría de los de la retaguardia piense que aquí, en el frente, ocurren a diario actos heroicos extraordinarios. ¡Tonterías! Todo es muy mundano: lo normal de una guerra. Tal vez nos hemos acabado por acostumbrar a todo: al mal tiempo, a los reflectores, a las baterías antiaéreas y a noches tan oscuras que no se ven ni el cielo ni las estrellas; tanto, que resulta difícil no ya volar, sino hasta caminar por tierra.

Me asaltan pensamientos contradictorios. A veces tengo la sensación de que la guerra y todo lo que veo ahora van a terminar en breve, y a continuación me parece un sueño medio olvidado. Es verdad que da la impresión de que aquí se ve con más claridad lo que es capaz de hacer el corazón humano. Tal vez por eso la vida parece tener más vigor y ser más espontánea. Todo se paga más caro.[197]

Su excepcional fuerza de voluntad la llevaba a creer en la posibilidad de alcanzar sus objetivos aun en las condiciones más intransigentes. Así, en un momento en que la tierra y el cielo se hallaban convertidos en un verdadero infierno, no dejaba de pedir a Irina Driáguina que le dejara tomar los mandos. Quería aprender cuanto pudiera, e Irina, que era la mejor compañera de vuelo que pudiera imaginar Galia, siempre accedía. Había alcanzado una pericia notable en el manejo del U-2 en el aire, y a continuación deseaba aprender a despegar.

El 25 de julio de 1942 y la noche correspondiente les tenían reservadas varias sorpresas muy desagradables. Por el día, el regimiento tuvo que volver a trasladarse de aeródromo, y Driáguina dejó pilotar a Galia. Apenas habían dejado atrás el suelo desde una angosta pista que corría al lado de un bosque, salió de la espesura un camión. El aparato volaba aún a escasa altitud; tanto, que las ruedas fueron a engancharse en la parte superior de la cabina. El choque, que podía haber sido desastroso, tuvo, sin embargo, un final feliz, pues solo se dañó la rueda. Completaron el vuelo sin sufrir herida alguna, ni siquiera cuando tomaron tierra y, dadas las circunstancias, quedó maltrecha también la hélice. Con todo, no acabaron aquí sus dificultades. Las condiciones en que se hallaba el aeroplano no les permitían efectuar misiones de combate, y mientras esperaban a que lo sustituyesen, Galia se echó a descansar sobre la hierba alta que poblaba los alrededores del campo de aviación. El conductor de un camión cisterna de reabastecimiento que pasaba por allí no la vio y pasó por encima con su pesado vehículo.

La piloto había sobrevivido sin un rasguño a las acometidas de las baterías antiaéreas de Alemania y a una colisión que podía haber sido mortal… hasta que se había quedado dormida oculta por la hierba y la había atropellado un camión amigo. Cuando Irina Rakobólskaia se inclinó sobre la camilla en la que estaba tendida con el rostro transfigurado por el dolor, los labios grises de Galia le susurraron: «Irina, prométeme… que cuando vuelva voy a poder volar».[198] Así lo hizo la jefa de estado mayor, quien debió de pensar que en aquel momento podía decirle cualquier cosa. Tenía la columna partida y las piernas dañadas: no había garantía alguna de que fuera a vivir ni de que, en caso de hacerlo, pudiese volver a caminar. Pensar que tal vez pudiera volver a las fuerzas aéreas para ocuparse siquiera de labores administrativas era pecar de optimista. La llevaron al hospital en estado grave y de allí la trasladaron a un centro bien alejado del frente.

El 6 de agosto retomó su diario en un hospital de Majachkalá, a orillas del Caspio, para escribir: «Al principio tenía que estar tendida de espaldas, y ni siquiera ahora me permiten moverme. Los alemanes han llegado a Armavir. ¿Cuándo va a acabar esta pesadilla horrible?». No podía sacarse de la cabeza los versos de Pushkin: «Ten por cierto, camarada, que se alzará la estrella de la felicidad sublime». Sentía dolores terribles en la espina dorsal. «La cadera derecha también me molesta. Me tienen separadas las piernas». Aun así, no habría sido Galia Dokutóvich si no hubiera hecho todo lo imaginable por volver a su puesto. Aquel mismo día dejó constancia de que había intentado ponerse en pie con la ayuda de dos enfermeras. Le daba vueltas la cabeza, y cuando volvió a tenderse, se sintió «como si me hubiera pasado una jornada entera trabajando. Estaba agotada». Sin embargo, poco después estaba de nuevo levantada y andando de un lado para otro a duras penas con muletas. Treinta metros se habían transformado para ella en una distancia larga y extenuante.[199]

Pasaron los días, las semanas y los meses, y la paciente fue recuperando de manera paulatina la movilidad, aunque el dolor intenso persistió. Cuando Irina Driáguina le dijo: «Galia, eres la encarnación femenina de Pável Korchaguin», releyó *Así se templó el acero* y tomó fuerzas del héroe incurable de la novela de Ostrovski. Galia, gran admiradora de *the Gadfly* («el Tábano»), protagonista de la obra homónima de Ethel Lilian Voynich, no quería que nadie supiera lo enferma que estaba. Sentía vergüenza cuando se desmayaba en público y cuando el sufrimiento le arrancaba lágrimas. «Ayer me di por vencida y lloré. ¿Por qué? ¡Lloré de dolor! ¡Qué humillación! Me abochorna mi falta de autodominio, la debilidad de no ser capaz de ocultarlo». Se comparaba con el Tábano y se recriminaba el no ser tan fuerte como él, haciendo caso omiso del hecho de que estaba hablando de la creación ficticia de una novelista irlandesa propensa a la desmesura.

Durante su lenta convalecencia, que la obligó a pasar largas horas en la cama del hospital, Galia repasó y analizó con detenimiento su infancia y su adolescencia, tratando de determinar qué clase de persona era y reflexionando sobre el amor. Probablemente fue la última ocasión que se le ofreció para meditar, ya que los siete meses que le quedaban de vida tras su alta hospitalaria iban a transcurrir en una vorágine de vuelos nocturnos en alternancia con breves períodos de descanso durante el día. En los meses que pasó ingresada fue confiando al papel con su pulcra caligrafía todos aquellos pensamientos.

Galia Dokutóvich dejó el campo para asistir a la escuela en Gómel. Le encantaba su nueva vida: las patrullas de pioneros, la educación física… Aunque sentía un interés apasionado por la física, también le fascinaba la lectura, y fue precisamente en la Sociedad Literaria donde conoció a su mejor amiga, de la que jamás se separó: Polina Gelman, muchacha bajita y de ojos azules. Otra actividad que amaba era la gimnasia, porque el pueblo soviético tenía que ser perfecto en lo intelectual y también en lo físico. Nadie llegaba siquiera un minuto tarde a las reuniones de pioneros que acapararon su vida. Su siguiente pasión fue el Komsomol, al que se asoció

inmediatamente después que Polina.

La de 1930 fue la década de los jóvenes. La colectivización, la industrialización, los ambiciosos proyectos arquitectónicos, la educación al alcance de todos, las cimas que se alcanzaban en todos los aspectos de la vida, la superioridad del nuevo ser soviético sobre todos los demás (cosa que no podía ser de otro modo, habida cuenta de que no conocían a nadie que no lo fuera). Durante la colectivización, el campesinado quedó destruido como clase. La industrialización y los grandes proyectos de construcción se llevaron a término en gran medida mediante la explotación de la mano de obra no remunerada de millones de presos de un sistema de represión tan mastodóntico como brutal, si bien de esto solo tenían noticia quienes se veían afectados de forma directa por la situación. Sobre la superficie solo se veían una energía, un dinamismo y unas esperanzas insuperables, y los jóvenes no acostumbran mirar mucho más allá de aquella.

Galia era una muchacha de su tiempo. Cuando, de nuevo siguiendo los pasos de Polina Gelman, entró a formar parte de un club de aviación, encontró otra pasión más seria todavía: la de volar. Pensando sobre el amor, Galia se preguntaba por qué no lo había experimentado nunca pese a tener ya veintidós años. «¿Qué será: dureza de carácter, o frigidez emocional?». Se recordó que, por encima de todo, debía ser fuerte y lo iba a ser. «Dicen que la sinceridad y la franqueza son un error. Es una lástima, porque esos son precisamente mis principios, y con los principios no se hacen concesiones»[200].

Con todo, el más importante de estos era el lema de Raskova, a quien tenía por modelo: «Podemos hacer cuanto nos propongamos; nunca nos rendimos». Por el momento, lo prioritario era recuperarse, recobrar su movilidad y regresar a toda costa a su regimiento, en donde sabía que hacía mucha falta.

20

«DEJARSE CAER COMO BUITRES»

Tras cruzar el Don en julio de 1942, llegado el mes de agosto la Wehrmacht se hallaba ya en el Volga. El joven sanitario Leonid Fialkovski, quien se dirigía a Stalingrado con una unidad acorazada, recuerda que cierto mecánico entrado en años los despidió con estas palabras:

—Lo siento de veras por vosotros, chavales. Sois gente sana e inteligente, y ¿qué os espera allí? No hay más que ver hasta dónde ha llegado el enemigo, y parece que no hay nadie capaz de pararle los pies. Hasta al servicio de noticias le cuesta seguir su avance. Ya está a las puertas de Moscú, ¿no? Está matando de hambre a los de Leningrado. ¿Cuánto van a poder resistir? Los estados bálticos están en manos del enemigo, y Bielorrusia, Ucrania, Crimea… Han tomado Vorónezh y Rostov. Están conquistando a placer toda Rusia. ¿Qué futuro nos espera a todos?[201]

Su sargento le espetó:

—¿Qué dices? No estarás propagando ideas contrarrevolucionarias, ¿no?

Y el anciano respondió sin más:

—¿Y qué clase de contrarrevolucionario te parezco yo, hijo mío? Se me parte el alma.

Aunque prefirieron no intervenir, Fialkovski y sus compañeros eran de la misma opinión que el mecánico. Todos se preguntaban cómo había llegado tan lejos el alemán y adonde iba a ir a parar todo aquello. En aquel momento iban camino de Stalingrado.

Hitler consideró ineludible tomar esta ciudad, pues deseaba impedir el tráfico que se efectuaba a lo largo del Volga, la arteria que conectaba el centro de Rusia con el sur de la Unión Soviética, incluidos el Cáucaso y Transcaucasia. Además, Stalingrado poseía fábricas militares de relieve, y si bien algunas se habían trasladado ya al este, aún quedaban otras. Por último, la ocupación del municipio que llevaba el nombre de Stalin iba a constituir una victoria psicológica colosal (en igual medida que su defensa se convirtió en un logro notable de la propaganda soviética).

A mediados de julio, cuando comenzaron su ofensiva, los alemanes toparon con una feroz resistencia del Ejército Rojo. Tres semanas más tarde solo habían avanzado entre sesenta y ochenta kilómetros, pero cuando reforzaron el 6.º ejército atacante,

consiguieron al fin envolver tres divisiones soviéticas y alcanzar el Don. Los defensores no tardaron en tener que retroceder a la margen opuesta del río, aunque su terca resistencia mantuvo a raya al enemigo durante mucho tiempo en uno de sus colosales meandros. La orden número 227 de Stalin estaba surtiendo el efecto deseado.

Borís Yeriomin, que había alcanzado entonces la graduación de comandante, recordaba aquellos días como los peores de la guerra.[202] Como otras unidades aéreas, el 296.º regimiento de caza se veía obligado a cada paso a cambiar de aeródromo: Svátovo, Novopskov, Rósosh… cada vez más cerca de Stalingrado. Estos traslados se combinaban por lo común con misiones de guerra destinadas a proteger a las tropas soviéticas en retirada, salvaguardar los pasos fluviales y acometer a las fuerzas alemanas de tierra. Las evacuaciones «urgentes en extremo», efectuadas cuando partían en el momento de sufrir un ataque, se hicieron más frecuentes. Volaban de sol a sol con tiempo cálido y seco y los cielos despejados por entero. Apenas había días en los que las condiciones meteorológicas hicieran imposible despegar. Cuando llegaba la breve noche estival, los pilotos caían «rendidos hasta la extenuación»; pero las escasas horas de oscuridad no bastaban para que pudieran recuperarse como era debido. Con el alba comenzaba un día nuevo e infinitamente largo de tensión insoportable. No era extraño que Yeriomin se despertara nervioso y recibiera de Nikolái Baránov órdenes de emprender la retirada de parte de su regimiento antes de que llegasen los carros de combate alemanes. Su superior lo seguiría con el resto de la unidad. En aquellos casos, al despegar a la cabeza de su grupo, Yeriomin veía a Baránov agitar con vigor los brazos como quien indica: «¡Vamos! ¡Vamos! ¡En marcha!».

Durante su retirada a Stalingrado, el 196.º regimiento se encontraba a menudo apostado en campos de aviación azotados por el viento, poblados de una vegetación raquítica y exentos de toda protección frente al polvo arenoso. Para muchos de los pilotos jóvenes que habrían de enfrentarse al enemigo sobre la ciudad, su primera batalla iba a ser también la última. Faltos de toda experiencia, perdían por entero el sentido de la orientación en el tiovivo homicida de los combates aéreos mientras trataban, sin más, de no perder la pista del aeroplano que llevaban en cabeza. Estos aviadores bisoños ofrecían un blanco fácil a los pilotos aguerridos del enemigo que se habían concentrado en el cielo de Stalingrado, convertido en el sector más importante del avance alemán. En cierto momento, estando buena parte del regimiento de Baranowski dedicada a repostar y recargar munición, aparecieron de súbito dos docenas de Messerschmitt para atacar el aeródromo. Provocaron daños considerables: incendiaron numerosos aviones y llenaron de cráteres la pista de aterrizaje hasta dejarla inservible. Asimismo dejaron caer numerosas «ranas», minas antipersonas de escaso tamaño que saltaban y hacían explosión al pisarlas.[203]

Al amanecer del día siguiente, los aeroplanos que quedaban en pie se trasladaron a un campo de aviación situado entre quince y veinte kilómetros de Stalingrado.

Desde allí volvieron a dar protección a los pasos fluviales de las cercanías de Kalach y a los Pe-2 que bombardearon a los carros de combate alemanes que habían conseguido avanzar. A esas alturas el enemigo se hallaba ya a cincuenta kilómetros de la ciudad, y el regimiento de caza se había trasladado a un aeropuerto situado en el mismísimo Stalingrado. El lugar seguía conociéndose como «el aeródromo escolar», sin lugar a dudas por haber servido para formar a los cadetes de la escuela de vuelo del municipio. La unidad se acantonó en las casas de los residentes que habían huido ante la proximidad de los alemanes. Sus integrantes, pues, pasaron sus breves noches en camas decoradas con esferas niqueladas situadas en dormitorios de cómodas anticuadas sobre las que descansaban elefantes en miniatura, cumplida representación del bienestar y las comodidades domésticas. No resultaba fácil imaginar algo que contrastase más con la destrucción y el caos que se habían desbocado a escasos kilómetros de la ciudad y, de hecho, en Stalingrado mismo, dado que los bombarderos del enemigo estaban ya hostigando sus calles. La escala de las incursiones aéreas fue aumentando a diario hasta alcanzar su culminación terrible el 23 de agosto de 1942.

La breve historia de la ciudad de Stalin no conoció un día peor que aquel. El regimiento de Baránov comenzó sus misiones de combate al alba, como había hecho los días anteriores. Sobre Stalingrado aparecieron cientos de bombarderos alemanes en el momento mismo en que regresaban de la última salida él y muchos de sus pilotos. Una docena aproximada de bombarderos batieron el aeródromo escuela y sus alrededores. Mientras corría con Alekséi Salomatin a volver a subir a su caza, Yeriomin tomó conciencia de que, en medio de todas aquellas explosiones, de la agitación y el caos, unos pocos segundos duraban una eternidad. Aunque iba a ser difícil despegar del campo de aviación, aún no resultaba imposible. En cambio, el enemigo podía convertir el lugar en una trampa mortal con unas cuantas bombas más. Baránov dio órdenes de rechazar a los aviones atacantes, y Balashov, jefe de escuadrón de Salomatin y Yeriomin, preguntó imperturbable como siempre a este último al alcanzarlos en la pista si se había acordado de echar su *trantishki*. Se trataba del nombre que había dado a la bolsa de viaje en la que llevaba Yeriomin sus pertenencias: fotografías, utensilios de afeitar y otros artículos de aseo personal… Siempre la llevaba consigo en previsión del siguiente traslado. A esas alturas no cabía dudar de que iban a tener que cambiar de nuevo de base aérea. La pregunta era: ¿adonde?[204]

Huelga decir que Yeriomin no había dejado atrás su bolsa, y Vladímir Balashov no pudo menos de sonreír mientras lo despedía con un gesto alegre. Media hora más tarde, el primero habría de contemplar el cadáver del segundo. Su aeroplano se incendió y estalló al ser alcanzado por el enemigo, y lo lanzó afuera de la carlinga, de tal modo que, por poco frecuente que resultara, su cuerpo sin vida no quedó carbonizado. Yeriomin observó el «pelo rubio y rizado» de su amigo y le dio el último adiós.[205]

El plan que había hecho el alto mando alemán respecto del asalto a Stalingrado por parte del 6.º ejército de campaña del general Friedrich Paulus incluía una incursión aérea de una brutalidad sin precedentes. A las 17.18 del 23 de agosto se recibieron en el puesto de mando del Comité de Defensa Municipal noticias de que los puestos de observación de las tropas de Vigilancia, Prevención y Comunicación Aéreas habían informado de la presencia de una formación ingente de bombarderos alemanes que se aproximaba a la ciudad, a la que debían de llegar a la vuelta de no más de cinco minutos. Al oír las sirenas antiaéreas y los pitidos de emergencia de las locomotoras, el paisanaje, habituado ya a tales incursiones, volvieron la vista a poniente y vieron que el cielo estaba despejado. No tardarían en oír el fragor de los aeroplanos enemigos, aunque en esta ocasión procedente del este: la Luftwaffe había burlado las defensas antiaéreas de la ciudad acercándose a ella desde el sentido opuesto.

Los bombarderos avanzaban con lentitud por el lastre mortal que acarreaban. Las baterías antiaéreas hicieron fuego con retraso y al instante «el cielo se había llenado de los penachos negros de las explosiones. Quienes contemplaban la escena vieron a la artillería responder con tal intensidad, que había veces que los aviones desaparecían entre los ramilletes difuminados de las explosiones. Aun así, volvían a asomar de entre el humo y, sin romper la formación ni desviarse de su plan de combate, se acercaban inexorablemente al centro urbano».[206]

La primera de las incursiones alemanas acabó con la mayoría de las piezas antiaéreas de que disponía la defensa. Después de que el «marco», el odiado avión espía de los alemanes, determinase sus posiciones, los atacantes las habían bombardeado de manera sistemática. Natasha Shóloj se hallaba con solo dieciocho años en la batería del 1.er batallón del 1083.er regimiento de artillería antiaérea, apostado en el pueblo de Krásnaia Slobodá, en la margen izquierda del Volga, cerca de su paso central. Desde el puesto que ocupaba en una trinchera situada a unos doscientos metros de la batería vio llegar «todo un equipo» de bombarderos alemanes para situarse sobre aquel lugar. De pronto se destacó de ellos un Stuka y se lanzó en picado como si tuviera la intención de arremeter directamente contra Natasha. Ella, horrorizada, corrió de un lado a otro de la zanja hasta que se aferró a un arbusto seco. Se ocultó tras él, y más tarde se convenció de que, de un modo u otro, aquel matojo le había salvado la vida. Echó a correr hacia la comandancia de su batallón, donde topó con una escena horrible: habían matado a todo el mundo (conductores, operadores de radio, telefonistas, cocineros y observadores). El puesto subterráneo de operaciones había recibido un impacto directo que había acabado con la vida del capitán Alekséiev, del jefe de estado mayor y del comandante del pelotón de operaciones. El comisario había sufrido una conmoción cerebral y estaba ciego. Entre las jóvenes adscritas a las piezas de artillería había muchas que, aunque vivas, habían recibido heridas y no tenían a nadie que las atendiese, pues Galia, la enfermera castrense, había perdido una pierna y tenía el estómago destrozado. Murió allí mismo. Después

de arrojar sus bombas, los pilotos alemanes habían ametrallado a las muchachas de las torres de observación.[207]

El bombardeo inacabable y los incesantes combates aéreos, en los que tantos aviadores soviéticos hicieron cuanto estaba en sus manos por defender Stalingrado y apoyar a las unidades del Ejército Rojo al cargo de su defensa, prosiguieron los días posteriores. Vladímir Lavrinenkov, piloto del 4.º regimiento de caza, tuvo suerte de sobrevivir a aquellas batallas terribles. Recordaba un cielo plagado de aviones enemigos. Nadie dudaba que pretendían borrar del mapa la ciudad. «Sabíamos que los pilotos de los regimientos vecinos habían entrado en acción, y sin embargo, ante nosotros solo veíamos aeroplanos enemigos, y en el suelo, incendios y más incendios», recordaba. Lavrinenkov sirvió en la guerra desde julio de 1941 hasta su fin y recibió en dos ocasiones la distinción de Héroe de la Unión Soviética.

Mientras observaba el cielo desde la margen izquierda del Volga, Natasha Yúrina, conductora de una unidad aérea, iba contando los aeroplanos que caían. «Sobre la ciudad, en la orilla opuesta —escribió—, pendía una niebla continua creada por los incendios, nubes de polvo rosas y negras y un rugido incesante. Sobre todos y cada uno de los pasos del río había un enjambre de aviones. De no haber sabido que se trataba de dos enemigos mortales trabados en combate, de no haber visto las estrellas carmesíes de las alas de nuestros cazas y las cruces gamadas de los Junkers, de no haber sido por las columnas de agua provocadas por las bombas y los disparos que caían a derecha e izquierda de donde estábamos… De no haber sido por todo eso, podríamos haber pensado que los aviadores se habían entregado a algún juego emocionante que consistía en lanzar hacia lo alto sus aeroplanos para dejarse caer como buitres que buscan la cola del rival persiguiéndolo en círculos. No podíamos apartar los ojos de aquella visión, y el corazón nos latía de miedo por nuestros pilotos»[208].

Stalingrado estaba en llamas. Los tanques de combustible se habían incendiado y sobre la ciudad, a gran altura, se elevaban densas nubes de humo negro que avanzaban lentamente hacia el sur siguiendo la ribera. Al chillido de las bombas y el retumbar de las explosiones se sumaban el alarido de las sirenas de las fábricas y el ulular de las embarcaciones del Volga. «No había descanso ni en la tierra ni en el cielo»[209].

Dentro de la ciudad, a los pilotos del 296.º regimiento de caza les ofrecieron *borsh* y carne en el comedor, pero no era hambre lo que sentían: «Teníamos los labios pegados del calor».[210] Entre una salida y otra no deseaban otra cosa que beber agua o comer sandía, fruta abundantísima en la margen oriental del Volga en aquel período del año. Se sentían deprimidos y sometidos a una presión constante. Los veteranos del regimiento —Salomatin, Martínov, Yeriomin y el mismísimo comandante Baránov— sentían que estaban a punto de desmoronarse. A los pilotos jóvenes los estaban matando antes de que pudieran hacerse con un mínimo de experiencia. Cada vez quedaban menos de los que habían luchado junto a ellos en 1941, al principio de

la guerra. En los escasos momentos de descanso no tenían fuerzas ni ganas de hablar. En los fortines esteparios del aeródromo de Léninsk dispusieron literas que cubrieron con paja y lona; pero, aunque se tendían sobre ellas, no lograban dormir. Las conversaciones eran lacónicas. «El motor está quemando aceite. No va bien». «¿Te has fijado en que los Messer están atacando otra vez en sucesión? Deben de estar adiestrando pilotos nuevos». «¡Joder! ¡Qué bien me vendría ahora un remojón en el río!». «Dormid un rato, que de aquí a poco tenemos que salir otra vez», advertía en esos casos algún camarada. Cuando regresaba el turno anterior, Salomatin y sus compañeros se levantaban sin decir palabra, recogían sus carteras portamapas y sus auriculares de donde estaban colgados y se disponían a emprender su siguiente misión, que siempre podía ser la última.

Sentado junto a Aleksandr Martínov, Borís Yeriomin guardaba silencio suponiendo que su camarada también debía de estar abrigando pensamientos sombríos. En tal caso, Aleksandr no iba a revelarlo. Volviéndose hacia su compañero, le preguntó con preocupación manifiesta: «No tendrás frío, ¿verdad, Borís?». El otro pensó: «Menudo cabronazo incorregible». Estaban efectuando cuatro o cinco salidas diarias en las que se jugaban la vida a cada paso y él seguía con ganas de bromear. Tener a alguien tan alentador en el regimiento valía su peso en oro.

En aquel tiempo ocurrió algo que quedó grabado a fuego en la memoria de Yeriomin y lo perturbó hondamente aun en aquel maremágnum de acontecimientos traumáticos. De un modo u otro, el padre de uno de aquellos pilotos jóvenes logró llegar, tras recibir la noticia de la muerte de su hijo, al lugar en que se encontraba el regimiento de Baránov. Este encargó a Yeriomin que le contase cuanto pudiera sobre el breve período en que había estado con ellos el fallecido, por difícil que fuera decir gran cosa de un muchacho que «apenas había vivido unos días en el regimiento, aguardando con ansia el momento del combate, para que lo matasen en la primera o la segunda salida».[211]

Yeriomin recurrió a otros dos jóvenes de la unidad que lo habían conocido y pudieron hablar de él con su padre un largo rato. En ese momento pensó que aquel hombre estaba empezando a «entender la realidad de la guerra en el frente de Stalingrado, algo imposible de explicar a quien no la había vivido». De pronto, sin embargo, el visitante preguntó: «¿Dónde está enterrado? Llevadme allí, que quiero estar un momento a su lado». Yeriomin guardó silencio con un nudo en la garganta. El padre no había comprendido nada. ¿Qué tumba esperaba encontrar en Stalingrado? Los amigos derribados de Yeriomin o de Salomatin caían al Volga o a las ruinas en llamas de la ciudad. Tratando de cambiar de tema, se puso a hablarle de compañeros muertos en 1941. El hombre entendió que su hijo no había recibido sepultura y hundió la cabeza entre las manos para echarse a llorar.[212]

21

«… Y PONERSE A DISPARAR EN TODAS DIRECCIONES»

Entre el 23 y el 31 de agosto de 1942, el 8.º ejército aéreo perdió más de doscientos aeroplanos en la defensa de Stalingrado. A principios de septiembre solo le quedaban 192, muchos de los cuales necesitaban reparación.[213]

En septiembre, el teniente general Timoféi Jriukin, al mando de dicha unidad, no durmió más de dos o tres horas diarias. Solo tenía treinta y dos años. El alto mando supremo le dio órdenes de atacar a los alemanes con todos los medios que tuviera a su alcance y cuantos aparatos estuviesen disponibles, pero él no pudo cumplirlas: ya los estaba usando todos; no había más.

El *Estrella Roja*, el *Pravda* y el *Halcones de Stalin* publicaron artículos sobre las victorias logradas por los carros de combate, la artillería y los aeroplanos soviéticos, siempre ocultando la gravedad de la situación real. Hablaban de los ases de la aviación que se estaban haciendo con un nombre en el cielo de Stalingrado.

Las integrantes del regimiento de caza femenino tenían la impresión de que los varones que combatían a pocos centenares de kilómetros de ellas, en un tramo del Volga diferente, se estaban cubriendo de gloria, en tanto que ellas seguían sin participar en la batalla. El 586.º regimiento de caza, conformado por las mejores aviadoras de la Unión Soviética (con la excepción, tal como señalaron con acritud, de la «majorette» Kazárinova), seguía encallado en el aeródromo de Anísovka, en medio de la calma de la estepa y rodeado de la fragancia de sus hierbas y el cantar de las alondras.

«En estos tiempos de grandes dificultades, nos encontramos disfrutando de unas vacaciones cuando son nuestros regimientos hermanos quienes deberían estar aquí aliviando su extenuación», escribió Lilia a su madre.[214] Seguían al cargo de la defensa aérea de Sarátov, pero aún no había ocurrido nada. La autora de la carta se estaba habituando a pasarse las horas de servicio sentada en el aeroplano a la espera de recibir la orden de despegar, con lluvia y con el calor del sol, sujeta a la carlinga y vestida con un traje de aviación que la hacía sudar. El estar de brazos cruzados

aumentaba la nostalgia de la vida que habían compartido. «Querida mamá —le dijo en uno de estos períodos—: sueño a menudo que vamos las dos a algún sitio a la carrera, quizá a visitar a unos amigos o al teatro. Estamos las dos muy arregladas y muy felices, y a ti te veo joven y alegre. Me llena de dicha y no sé por qué. Quiera Dios que se haga realidad»[215]. Su pertenencia al Komsomol no le impedía creer en presentimientos y augurios. «Mis sueños siempre han sido muy certeros», aseveró.

Lilia echaba de menos no solo a su madre y a su hermano, Yuri, sino también a su padre, a quien apenas había visto desde que había dejado a la familia y hasta que desapareció sin dejar rastro durante las purgas de 1937. Ni siquiera sabía si seguiría vivo. «Hoy estoy de servicio —escribió en otra carta—. Me he levantado a las dos de la mañana y llevo todo el día metida en el avión. Delante de mí veo la estepa, el aeródromo; a mi derecha, un tren que va a Moscú. Todo está triste y solitario. Yuri, si puedes, envíame una fotografía de papá»[216].

Las mecánicas y armeras ayudaban a animar las largas horas que pasaban las pilotos en espera de recibir la orden de despegar. Estas las invitaban a charlar con ellas sentadas sobre el ala del avión. Aunque las jefas de escuadrón, y sobre todo Beliáieva, la comandante de Lilia, lo desaprobaban, esta no tenía intención de abandonar tal práctica. Nunca dejaba pasar la ocasión de buscar la compañía de la armera Valia Krasnoshiókova para hablar con ella de cuanto tenían en común: Moscú, en donde vivía la primera y había estudiado la segunda; los libros que habían leído antes de la guerra, y las representaciones teatrales, sobre todo la opereta. «Soy el barón gitano y amo a una gitana», cantaban juntas en ocasiones.[217] Las lecturas de Valia eran mucho más amplias que las de Lilia, a quien gustaba de hablar con ella de cosas así. Valia también disfrutaba con Lilia. Era una aviadora excepcional, era guapa y le gustaba coquetear, pero también era divertida, fácil de tratar y nada soberbia con las que no pilotaban. En el grupo de Raskova solían hacer distinción, en tono de broma, entre «las de sangre azul y las plebeyas».

Katia Budánova se conducía de una manera diferente, más grosera y mucho menos educada que Lilia. Aquella sencilla campesina que había entrado a trabajar en una fábrica nunca olvidaba poner de relieve su superioridad frente a las mecánicas y las armeras. Con todo, su carácter alegre la redimía. Nunca se andaba con rodeos, tenía recursos para cualquier situación y era tan digna de confianza que se le perdonaba su petulancia. Recordando a Katia en años posteriores, Valia reparó en que no tenía necesidad alguna de teñirse el pelo, pintarse los labios ni usar prenda especial alguna para llamar la atención: su presencia brillaba más que la del resto de forma invariable.

El primero de septiembre, al decir de sus historiadores oficiales, el 8.º ejército aéreo no tenía a su disposición más que 97 cazas en buenas condiciones, de los cuales no eran pocos los que resultaban demasiado antiguos para entablar combate con los

aviones alemanes. Entre ellos se incluía el Il-15, fabricado en la década de 1930 y tan propenso a sufrir accidentes que se conocía como «el ataúd volante». Los bombarderos tenían que volar sin escolta de cazas, porque todos estos estaban atacando a los bombarderos alemanes. Jriukin se las compuso para obtener una orden que exigía el envío a la unidad, en el plazo de dos semanas, de todos los Yak-1 producidos por la fábrica aeronáutica de Sarátov. El 6 de septiembre, Levin, el director del establecimiento, recibió una llamada personal del mismísimo Stalin, quien deseaba saber de cuántos aparatos disponía, ordenarle que aumentara la producción y pedirle que enviase al frente de Stalingrado todos los aeroplanos nuevos con carácter urgente.[218] No cabe, pues, sorprenderse de que se transfiriera al 1.er escuadrón del 586.º regimiento femenino de caza a las unidades de hombres que defendían la ciudad. Poseían no menos de ocho aeroplanos nuevos, casi una décima parte del número total de cazas con que contaba el 8.º ejército aéreo. Su misión oficial, determinada por una orden firmada por el general Osipenko, comandante de la división antiaérea, consistía en combatir a los aviones de reconocimiento alemanes.

Las noticias hicieron saltar de alegría a las ocho pilotos y sus fuerzas de apoyo terrestre. La mayoría coincidió en que su comandante, Tamara Kazárinova, también acogió con satisfacción la idea de librarse de media unidad. De hecho, no falta quien haya dado a entender que fue ella quien solicitó el traslado del 1.er escuadrón a fin de evitar, o aun someter, un motín en el regimiento.[219] Aleksandr Grídnev, quien la sustituiría más tarde al mando de la unidad, escribió en sus memorias que Kazárinova se lo había pedido a Osipenko, con quien mantenía una relación de amistad.[220] Este último, que tenía fama de tirano neurótico al que no quitaba el sueño la idea de enviar a los pilotos a una muerte segura, no debió de tener problema alguno a la hora de satisfacer tal solicitud.[221]

Al recibir la orden, Raskova no dudó en volar de Engels a Anísovka.[222] Informó al regimiento, que había formado ante ella, de la grave situación en que se hallaba sumida la ciudad de Stalingrado. Los alemanes dominaban los cielos y se necesitaban voluntarias de la unidad dispuestas a servir en ella de forma temporal. Las jóvenes oyeron el mismo llamamiento que había llevado a Valia Krasnoshiókova a dejar la facultad de pedagogía para ir a la guerra: «Voluntarias, un paso al frente». Ni ella ni las demás vacilaron un instante. Aunque no todas abrigaban aspiraciones heroicas, y sobre todo entre las mecánicas las había que no albergaban deseos de lanzarse de cabeza al campo de batalla, escurrir el bulto dadas las circunstancias habría supuesto quedar en evidencia ante las camaradas. Hasta podría haberlas puesto en peligro, ya que el oficial del Departamento Especial las habría calificado enseguida de desertoras en potencia. La comisaria Olga Kulikova se encargó de elegir al personal técnico que habría de partir hacia Stalingrado. En cuanto a las aviadoras, dividieron en dos escuadrillas a las ocho pilotos de caza del 1.er escuadrón para enviarlas a distintos

regimientos aéreos: la de Klava Necháieva se asignó al 434.º, y la de Raisa Beliáieva, al 437.º. Todas estaban exultantes al ver, al fin, cumplidos sus sueños. Las mecánicas también estaban contentas, pues consideraban que la labor agotadora que llevaban a término, y que tan poco reconocimiento recibía por parte de oficiales y pilotos, resultaría muchísimo más útil en el frente que en Sarátov. «Las pilotos de caza solo pensaban en una cosa: tomar parte en un combate de verdad. Su euforia era indescriptible»[223]. Iban a volar con hombres en igualdad de condiciones y podrían usar al fin todas las habilidades que habían adquirido en tiempos de paz y tras estallar las hostilidades. Tal como recordaría mucho después Klava Blinova, tras casi un año en las fuerzas armadas, «seguíamos imaginando la actividad bélica como la presentaban nuestros libros escolares al abordar la guerra civil; como algo parecido a subirse a una ametralladora y ponerse a disparar en todas direcciones».[224] ¿Qué podía ser mejor que defender los cielos de la patria frente a sus enemigos a los mandos de un caza Yákovlev, una aeronave que obedecía a su voluntad, con la que podría decirse que eran capaces de fundirse durante el combate y en la que estarían a la altura del enemigo más terrible?

Las muchachas del 2.º escuadrón, a las órdenes de Zhenia Prójorova, las envidiaban y temían, no sin motivo, que podían estar perdiendo la última ocasión de participar en una batalla en el frente. La sargento de escuadrilla Ania Démchenko, aviadora brillante aunque temeraria, pendenciera y malhablada, célebre por haber efectuado seis barrenas seguidas durante los ejercicios cuando se suponía que el máximo se hallaba en cuatro, llegó incluso a volar sin permiso hasta Stalingrado días después de la partida del 1.er escuadrón. Todo apunta a que por semejante acto de insubordinación no recibió castigo alguno.

Las del regimiento se congregaron en formación antes de que despegara la unidad y «permanecieron inmóviles y sumidas en un silencio solemne sobre la hierba agostada por el sol. Se leyó la orden en voz alta. Nadie ignoraba que, minutos después, el 1.er escuadrón estaría volando hacia donde se estaba decidiendo el destino de nuestra patria».[225] De las ocho pilotos que dejaron el aeródromo morirían cinco, y una caería presa del enemigo.

El 10 de septiembre, cuando alzaron el vuelo, las aviadoras del escuadrón no podían hacerse una idea de la situación real que se estaba dando en el suelo ni en el cielo de la ciudad a la que se dirigían. Los periódicos hablaban de la sensacional pericia que estaban desplegando los pilotos soviéticos en el cielo de Stalingrado, pero apenas permitían imaginar la magnitud de la catástrofe que azotaba la ciudad. Aunque algunas de las del regimiento habían llevado a cabo una incursión en las inmediaciones de esta unos días antes, y de hecho, se habían servido de la luz de sus incendios para orientarse en la estepa, no habían volado sobre la población en sí. Ninguna de ellas sabía que había quedado reducida a ruinas en llamas.

A fin de recoger a las mecánicas se enviaron dos bombarderos de gran velocidad Túpolev ANT-40 que, sin embargo, no se habían adaptado para el transporte de

pasajeros: para viajar con comodidad habría que esperar a después de la guerra.[226] Las muchachas tuvieron que alojarse en el compartimento de las bombas. El interior se hallaba oscuro como boca de lobo, y después del despegue fueron muchas las que se marearon. Si bien Valia Krasnoshiókova y Nina Shebalina lograron dominarse, un buen número de ellas vomitó. El avión tomó tierra de pronto en un aeródromo tras verse expuesto a los fuegos del enemigo. «Tomamos tierra, abrieron el compartimento y caímos al suelo. Algunas ni se podían levantar de lo mal que se encontraban», recordaba Shebalina. Aun así, no tuvieron tiempo de relajarse, pues enseguida apareció un soldado corriendo y soltando reniegos y les anunció que acababan de bombardear el campo de aviación y lo habían plagado de «ranas». El enemigo estaba muy cerca, y las instalaciones estaban siendo también blanco de los fuegos de la artillería alemana. Aquel fue el primer ataque con bombas y proyectiles que vivían las jóvenes, que estaban horrorizadas. Los mecánicos del aeródromo corrieron hacia ellas para llevarlas a empujones a hoyos de protección y cubrirlas con sus propios cuerpos hasta que se calmó todo. A Nina Shebalina le sorprendió que no muriese nadie. «Nos pusimos en pie y proseguimos nuestro vuelo. Nuestro avión aterrizó en una base aérea, y el otro, en una diferente».

Tras dejar el regimiento, la escuadrilla de Beliáieva tomó tierra en el pueblo de Ajtuba Superior, cerca de Stalingrado y del Volga. Una vez allí descubrieron, como las mecánicas, que el enemigo había salvado una distancia considerable mientras ellas volaban. Se había evacuado casi todo el aeródromo, y los suyos eran los únicos aparatos. Un mecánico llegó a la carrera para instarlas a volver a despegar de inmediato, pues la artillería alemana había puesto la mira en aquella zona. No bien había formulado su advertencia, comenzaron a estallar proyectiles en las cercanías. Beliáieva y su escuadrilla se dirigieron entonces al mismo aeropuerto que Klava Necháieva, en Ajtuba Central, a veinte kilómetros de Stalingrado, aunque en la otra margen del río: la izquierda.[227]

Las gentes de este «pueblecito de tablones», como lo describió Vasili Grossman, quien también estuvo allí en otoño de 1942, estaban recolectando el producto de sus frutales y sus plantaciones de patatas.[228] Las flores del otoño comenzaban a poblar los jardines. Stalingrado, aún a cierta distancia, se oía como un retumbo de fondo. Hizo falta que, días más tarde, se trasladara el regimiento a un aeródromo más cercano a la ciudad y el río para que percibieran aquel fragor de los mil demonios y contemplasen personalmente la catástrofe que había caído sobre ella. El aire estaba surcado de penachos de humo procedentes de un incendio descomunal.

Nina Shebalina recordaba el tamaño de la sorpresa que asaltó a los pilotos varones del 437.º regimiento al ver por vez primera a la escuadrilla de Beliáieva en su aeródromo. «Las miraban como si no pudieran creer lo que veían». No es que hasta entonces no hubiesen visto a una piloto de caza, sino que ni siquiera sabían que existiesen. Uno de ellos aseveró con aire triste: «Os van a matar a todas. Sois muy jóvenes todavía». Otro, más desdeñoso, comentó: «Que sepáis que ya no estáis en

Almá-Atá».[229] La capital de Kazajistán se presentaba durante la guerra como un paraíso situado entre montañas, alejado de las hostilidades, rebosante de frutos y de sol. Las muchachas hacían lo posible por parecer seguras de sí mismas, por más que a esas alturas tenían ya claro que en breve iban a encontrarse en pleno campo de batalla y sabían que no les iba a resultar fácil disimular el miedo ni el cansancio. «Todo el mundo había soñado con volar al frente, y sin embargo, una vez allí nos pareció aterrador», recordaba Shebalina.

A diferencia de sus pilotos, Maksim Jvóstikov, discreto comandante del 437.º regimiento, se abstuvo de expresar asombro en público por haber recibido refuerzos femeninos. La unidad, formada por él en persona, había estado combatiendo en el frente de Stalingrado desde el 19 de agosto, y a mediados de septiembre había perdido ya la mayor parte de sus aeroplanos y sus aviadores. El archivo del regimiento indica que, desde el principio de la lucha, ocurrido el 11 de septiembre, habían caído diez u once aviones y quedaban con vida muy pocos de los pilotos.[230] Aunque Jvóstikov, aviador profesional de las fuerzas aéreas desde principios de la década de 1930, seguía contando con cierto número de aviadores avezados, como Yevgueni Dranishev, los hombres que estaba recibiendo en aquel momento contaban con muchísimas menos horas de vuelo que las integrantes de la escuadrilla femenina.[231] Por lo tanto, no tenía más opción que hacer que las jóvenes tomaran parte en el combate en el momento mismo de llegar.

El 434.º regimiento, al que se había visto adscrita la escuadrilla de Klava Necháieva, era un tanto distinto. La unidad no había llegado a la región hasta principios de septiembre, y si bien había perdido cierta cantidad de aeroplanos, no estaba falta de pilotos. El oficial al mando, el comandante Iván Kleshiov, quien pese a sus veintidós años había recibido no pocas condecoraciones, no tenía deseo alguno de mandar chicas al frente. Así se lo hizo saber sin ambages a los nuevos refuerzos: «Me duele y me avergüenza ver a mujeres sirviendo en la guerra, como si los hombres no pudiésemos libraros de una ocupación tan poco femenina. Además, no vais a hacer otra cosa que llorar». A lo que Klava Blinova respondió en tono festivo: «Si lloramos, te pido por favor que lo pases por alto».[232]

A diferencia de sus refuerzos femeninos, el comandante Kleshiov, jefe del 434.º regimiento, poseía experiencia de primera mano en el campo de batalla pese a no haber cumplido aún los veintitrés. Había participado en combates aéreos junto con los mejores pilotos de las fuerzas aéreas soviéticas durante el conflicto fronterizo con Japón entre 1938 y 1939, y llevaba poco menos de un año en el frente durante la guerra que nos ocupa. Si la aviación era el instituto más excelso de las fuerzas armadas, él formaba parte de la minoría selecta de comandantes que, a despecho de su corta edad, se habían encallecido en el combate y habían recibido condecoraciones por ello. Había derribado 16 aeroplanos enemigos en solitario y otros 24 en

colaboración.[233] No hacía mucho que le habían brindado la Estrella de Oro, distinción que se concedía a los héroes de la Unión Soviética. La perdería el 19 de septiembre al saltar de un avión en llamas durante un combate aéreo. Cuando salió del hospital, le dieron un puesto en el Kremlin.

Hoy puede resultar sorprendente que una de las mujeres más hermosas de la Unión Soviética pudiera perder la cabeza por un sencillo muchacho de origen campesino, por más que pudiera lucir en su pecho la Estrella de Oro. En aquel tiempo, en cambio, la fama y la posición social de un piloto eran comparables a las que poseen hoy los jugadores de fútbol de renombre. Cuando partió al frente el 434.º regimiento desde Liúbertsi, la ciudad de los aledaños de Moscú en la que estaba destinado, el 3 de septiembre de 1942, tuvo ocasión de ver al joven jefe de aviadores Iván Kleshiov la célebre estrella del cine Zoia Fiódorova. En años posteriores, ella recordaría con frecuencia al piloto al que había amado, y que tan trágica muerte habría de conocer poco después.[234]

El primogénito de Stalin, Yákov Dzhugashvili, era artillero, pero Vasili, el menor, muchacho débil y difícil, fue a elegir nada menos que la carrera de piloto. En los años treinta del siglo XX no había una profesión más popular en la URSS. El coronel Vasili Stalin tenía la misma edad que muchos de los héroes de sus lecturas: en 1942 cumplió los veintiuno. No cabe sorprenderse, dado su apellido, de que gozara de una ascensión meteórica en la trayectoria que siguió en la Inspección de Fuerzas Aéreas. Sus compañeros recuerdan que, si bien había heredado el rostro y la estatura modesta de su padre, su personalidad no recordaba en nada a la de Stalin.[235] Era engreído y prepotente, y la mayoría de cuantos lo conocieron lo describen como un ser frágil y picajoso. Pese a todo, también era pródigo en lo material y lo emocional, y a diferencia de su padre, no pecaba de enrevesado ni de vengativo. «Vasili no tiene nada suyo», decían de él. Respondía siempre a quien le pedía ayuda, y de hecho, salvó a un buen número de pilotos de las purgas instituidas por su padre.

Era proverbial su falta de sutileza. Tenía sentido del humor, como Stalin; carecía de complejos o inhibiciones, y hacía cuanto le venía en gana aun siendo cadete en la academia de aviación de Kacha. En cierta ocasión, acabó en la cuneta cuando conducía a gran velocidad por las curvas cerradas de una carretera de Crimea con el jefe de estado mayor de dicho centro. Al conocer el incidente, su padre sancionó al rector por haber concedido semejante libertad a su hijo. Sus compañeros recordaban también que, cuando recibía las cartas manuscritas de aquel, solía abrirlas en el salón de fumar para comentarla en voz alta, y no siempre con aprobación. Sea como fuere, llegó a ser un aviador por demás profesional.

Tras llegar a la Inspección de Fuerzas Aéreas en 1941 con grado de capitán, Vasili Stalin había ascendido en 1942 al de coronel y se hallaba al cargo de dicho organismo. Cuando el alto mando de la aviación decidió formar un número determinado de regimientos de caza en los que reunir a lo más granado de la aviación soviética con la intención de destinarlos a los puntos más críticos del frente y

garantizar la superioridad aérea de la URSS, Vasili se puso al frente de uno de ellos. Cierto as que había sido compañero suyo de academia recordaba: «El coronel Stalin sabía tomar decisiones con rapidez y ponerlas en práctica de inmediato». No necesitaba coordinar hasta el menor detalle con numerosos despachos distintos. Por uno u otro motivo le llamó la atención el 434.º regimiento de caza. Tras los combates de Leningrado había quedado muy falto de aeroplanos y pilotos, y el coronel se propuso convertirlo en una unidad ejemplar por su gran movilidad y eficacia.

Si en la mayoría de los regimientos de caza había una tercera parte o una mitad conformadas por pilotos bisoños, el 434.º estaba conformado casi por entero por veteranos. Dos de las excepciones eran los hijos del comisario del pueblo de Industria Alimentaria Anastás Mikoián, quien también formaba parte del Comité de Defensa Estatal. Stepán y Vladímir acababan de graduarse en la escuela militar, pero Vasili los conocía bien y decidió integrarlos en su regimiento y ponerlos bajo su protección. Las otras eran las cuatro jóvenes de la escuadrilla de Klava Necháieva.

El 8.º ejército aéreo necesitaba con desesperación, sobre todo en septiembre de 1942, la asistencia de aquel regimiento de caza reformado. La aviación soviética se hallaba sometida a una presión creciente en un momento en que carecía tanto de pilotos como de aeroplanos. A la ciudad no dejaban de llegar tropas de refresco que tenían que cruzar desde la margen izquierda del Volga bajo los fuegos enemigos. Las barcazas, víctimas de incesantes bombardeos, regresaban cargadas de heridos cuando no naufragaban. Los ojos de miles de soldados del Ejército Rojo escrutaban el cielo desde las trincheras en busca de «nuestros halcones», su única esperanza de salvación.

La estación de Kotlubán cambió de manos varias veces. Contaba con la protección del 434.º regimiento, que volaba desde el aeródromo de Ájtuba Central. Aquella ciudad modesta en la que pasó sus últimos días Klava Necháieva pasó a los anales de la nación como el lugar en el que aguardó el general Rodímtsev la llegada de municiones y armas antes de emprender su histórico paso del Volga a fin de defender Stalingrado el 14 de septiembre. Las muchachas de la escuadrilla de Necháieva y su personal de apoyo, acantonados en los hogares del paisanaje, se iban acostumbrando a vivir entre hombres. Klava, que contaba veintiséis años, solía tomar prestado un barreño con el que lavar su ropa. La propietaria la recordaba como «una chiquilla muy dulce y humilde», y los pilotos varones del 434.º, como la más bonita de las cuatro mujeres adscritas a su unidad.[236]

Los jóvenes aviadores que aún no se habían visto hostigados por los fuegos del oponente ni habían perdido a ningún amigo en el campo de batalla recibieron con entusiasmo la aparición de aquellas chicas y su séquito del personal de apoyo. Tampoco ellos habían oído hablar de regimientos femeninos. Stepán Mikoián recordaba que todo el mundo estaba «muy interesado en saber más de aquellas pilotos».[237] Todo parece indicar que no les preocupaba que aquel pudiera no ser el lugar más indicado para unas crías como ellas, ni que estas pudiesen morir en

combate, pues, de hecho, ni siquiera pensaban en la posibilidad de perder la vida ellos mismos. Con su llegada, todos comenzaron a afeitarse con más regularidad y a moderar sus reniegos.[238] El comandante Kleshiov se preocupaba sin motivo al temer que la presencia de aquellas distrajese a sus hombres en el cumplimiento de sus deberes militares, pues su efecto fue, por el contrario, el de volverlos más centrados y serios.

De las cuatro pilotos fue Klava Necháieva la que dejó una huella más indeleble en el regimiento, tanto por su belleza como porque fue la primera en morir. Llevaba una gorra de faena de la que salía siempre un mechón de cabello rubio rizado que le caía sobre la frente. Pocos días después de su llegada se habían enamorado de ella dos de los del regimiento: Vladímir Mikoián, el hijo menor —a sus dieciocho años— del comisario del pueblo de Comercio Exterior, y el mismísimo comandante Kleshiov. Este, al enterarse de que no tenía cartera portamapas, corrió a darle la suya.[239]

Hacía un tiempo espléndido, y a diario llegaban formaciones numerosas de bombarderos alemanes con su escolta de cazas a fin de bombardear la estación de Kotlubán y a las fuerzas soviéticas apostadas en las cercanías. El 16 de septiembre, las jóvenes esperaron en vano la autorización de Kleshiov para despegar en misión de combate. Los pilotos varones no dejaban de volar: después de seis salidas, regresaban por la noche con los ojos tensos e inyectados en sangre y los rostros «negros de fatiga». Nikolái Parfionov, quien había alcanzado una gran popularidad entre las muchachas por su pericia a la guitarra y el canto, no había vuelto del campo de batalla.

Al retornar del frente de Stalingrado a mediados de septiembre de 1942, el general Zhúkov, comandante en jefe asistente, Georgui Malenkov, secretario del Comité Central del Partido Comunista de la Unión Soviética, y Aleksandr Nóvikov, comandante de las fuerzas aéreas, enviaron a Stalin el siguiente memorando, indignados respecto de la conducta de los pilotos de caza destinados en el frente de la ciudad:

> En los últimos seis o siete días hemos estado observando en acción nuestros aviones de caza, y basándonos en numerosos datos, hemos llegado a la conclusión de que su actuación deja mucho que desear. Nuestros cazas, aun cuando superan en número varias veces a los del enemigo, no entablan combate con ellos ni siquiera cuando se encuentran, en teoría, dando protección a la aviación de asalto. Los del oponente, en consecuencia, atacan a esta con impunidad y derriban sus aparatos mientras nuestros cazas mantienen la distancia o regresan, sin más, a sus aeródromos.
>
> Lo que aquí denunciamos no son, por desgracia, incidentes aislados. Nuestras tropas observan a diario estas conductas bochornosas por parte de los aviones de caza. Nosotros hemos sido testigos personalmente de al menos diez incidentes así, sin ver, no obstante, un solo proceder elogiable en ellos.[240]

El 434.º regimiento, la flor y nata de la aviación soviética, no constituía ninguna excepción: al ver aproximarse a los aparatos alemanes, sus pilotos adoptaban temerosos la formación defensiva en círculo. Un día de principios de septiembre, Stepán Mikoián se hallaba efectuando una misión cuando oyó por los auriculares una voz de mujer que gritaba desde un puesto de observación: «¡Tenéis Messerschmitt

arriba! ¡Messer!». Los pilotos, que habían visto ya los cazas alemanes aproximarse por encima de sus cabezas, corrieron a formar en círculo. Esta disposición, meramente defensiva, resultaba inútil a la hora de atacar al enemigo. Los Yak dieron varias vueltas, y Mikoián vio un aparato soviético ante el suyo. Al mirar atrás, lo alivió comprobar que lo seguía otro con el morro rojo. De pronto, sin embargo, cayó sobre él con un ángulo de treinta grados uno con rayas amarillas en las alas. ¡Un Messerschmitt Bf-109! Lo estaban atacando.

Uno de los Yak ascendió entonces más que el resto y comenzó a hacer oscilar las alas de forma vigorosa: el comandante del regimiento estaba haciendo señas a sus pilotos para que dejasen de describir círculos y emprendiesen el ataque. Stepán recordaba que, al regresar al aeródromo, ni siquiera eran capaces de mirarse a la cara: el de dar vueltas en actitud pasiva no era el comportamiento que se esperaba de un aviador curtido en el combate.

Al ver que hasta sus pilotos veteranos optaban por eludir los Messerschmitt, el comandante no tenía prisa alguna por dejar que las jóvenes alzaran el vuelo. Poco después de que llegasen a la unidad, decidió poner a prueba su capacidad con una serie de combates de adiestramiento. La comandante de la escuadrilla, Klava Necháieva, fue la primera en despegar. En un primer momento estuvo a punto de situarse tras la cola de Kleshiov, pero este acometió una pronunciada inclinación lateral e invirtió de inmediato la situación. «Luego todo ocurrió con la velocidad del rayo —recordaba Klava Blinova—. El avión de Necháieva comenzó a balancearse hacia un ala y después hacia la otra, como tratando de decidirse, pero entonces entró en barrena». Blinova, a quien no faltaba experiencia, sabía que no era demasiado difícil restablecer el vuelo, siempre, claro, que se disponga de la altitud suficiente. ¿Y en caso contrario?[241] Stepán Mikoián recuerda que todos los pilotos, aterrados por la falta de espacio para reaccionar, comenzaron a gritar como si pudiera oírlos: «¡Salta! ¡Sal!». Cuando lo logró, todo el aeródromo, que había estado pendiente del duelo, dejó escapar un suspiro de alivio.[242]

La opinión de los pilotos varones del 434.º fue que «las aviadoras estaban muy bien adiestradas en las técnicas necesarias para hacer maniobrar sus cazas, despegar y aterrizar, pero existían serias dudas a la hora de determinar si estaban listas para combatir». Era obvio que «no habían asimilado las tácticas necesarias para conducirse de manera eficaz en un combate cerrado o emplear sus armas de manera eficaz».[243] No habían recibido aquella formación en Engels; de modo que iban a tener que dedicar no poco tiempo a dársela en aquel regimiento de primera línea de combate. Semiónov se preguntaba cómo iban a mandarlas a luchar en el azaroso cielo de Stalingrado: «No parecía justo enviarlas al campo de batalla». Kleshiov no quiso forzar las cosas: asignó pilotos expertos a las jóvenes a fin de que las guiasen, aunque ni siquiera así logró apartarlas del peligro.

Tampoco en el 437.º regimiento tenía el comandante Maksim Jvóstikov demasiado interés en servirse de las pilotos de la escuadrilla de Raisa Beliáieva pese a la falta de pilotos, sobre todo con experiencia. Beliáieva estaba furiosa por semejante actitud, no exenta de cierto chovinismo ingenuo. «Podrían derribaros —aducía aquel—, y entonces los alemanes dirían que nos hemos quedado sin aviadores y nos estamos viendo obligados a dejar pilotar a las mujeres». Aunque nadie dijo de forma explícita que no las quisieran en la unidad, cada vez que pedía la resuelta Beliáieva que las dejaran volar, los responsables del regimiento le respondían que era demasiado hermosa para ponerla en peligro. Cuando al fin recibieron el permiso necesario, la mayoría de las veces tenían que hacer equipo con más mujeres, pues los varones eran reacios a hacerles de guía, por más que conocieran a Beliáieva y a Budánova de las exhibiciones aéreas de Túshino: una cosa eran las acrobacias civiles y otra muy distinta los combates aéreos.

En el 434.º, Kleshiov acabó por dejar volar a Klava Necháieva y Klava Blinova, a quienes puso a las órdenes de los jefes de escuadrilla Izbinski y Kótov.[244] El grupo se aproximó al frente con la misma misión de siempre: la de proteger a las fuerzas de tierra de las incursiones aéreas del enemigo. Los bombarderos alemanes no llevaban escolta de cazas de ataque. Poco después de despegar, el centro de observación los informó de la presencia de una serie de Junkers que se dirigían a Kotlubán desde el norte. Izbinski ordenó el ataque tan pronto aparecieron, y él y otro piloto, por apellido Karnachiónok, derribaron sendos aparatos enemigos. Klava Blinova recordaba lo que siguió como si hubiera sucedido en un sueño. De improviso cayó sobre ellos un grupo de Messerschmitt procedentes del punto en que se hallaba el sol en aquel momento. «Miré a mi alrededor desde la cabina. ¡Eran cruces! ¡Cruces! ¿A cuál iba a poner en la mira? ¿Cuál era mi objetivo? ¿Dónde estaba mi jefe?». Recordando que no debía dudar, que había que aprovechar la ocasión, aceleró al máximo y atacó. «Uno de aquellos fascistas» había empezado ya a dispararle «con toda su artillería», y la situación habría podido acabar mal de no haber acudido a su rescate Sasha Kótov. Klava Necháieva tuvo menos suerte. Stepán Mikoián consideraba que Izbinski distaba de ser el guía ideal: «Era un gran combatiente y un piloto magnífico, pero pecaba de imprudente».[245] Había tenido problemas con la justicia por su carácter pendenciero, y estaba cumpliendo condena en el frente. «Bebía mucho, claro, pero luchaba bien». El problema radicaba en que, en el campo de batalla, «maniobraba sin tener en cuenta al piloto al que debía guiar, y al compañero de ala le costaba mucho seguirlo». Andréi Baklán recordaba que uno de los Messerschmitt atacó de cerca a Klava Necháieva. El aparato se incendió y fue a estrellarse poco después en el suelo.[246]

Cuando se halló la cartera portamapas del comandante Kleshiov con el cadáver abrasado del piloto en medio de los restos destrozados del avión, se envió noticia de

su muerte al puesto de mando del batallón.[247] Kleshiov se hallaba allí en una reunión e imaginó de inmediato lo que había ocurrido en realidad. Vladímir Mikoián, quien a sus dieciocho años estaba enamorado de Klava, la sobrevivió por un solo día. También en este caso fue Izbinski el guía.[248] Todo el regimiento asistió al funeral de Necháieva. La enterraron en una fosa común que se conserva aún en Ajtuba Central. Los hombres tenían el gesto compungido y sentían una punzada de culpa. «Le ofrecieron sus respetos militares con una salva de fusil —recordaba Klava Blinova—. Hoy, sin embargo, que han pasado tantos años, cuando cierro los ojos y trato de imaginarla muerta me resulta imposible: solo veo una muchacha guapísima caminando a grandes zancadas por el campo de aviación con el pelo rubio recogido con garbo a un lado y el mundo entero reflejado en sus ojos brillantes: el Volga y sus prados hechizados; el cielo bañado por la luz del sol; la tierra, abierta al paso en todas direcciones, sin límites, infinita, y Klava, tan viva…»[249]. Una salva, un ataúd de madera cerrado con restos carbonizados en el interior, una fosa común con un nombre escrito con tinta indeleble.

Son muchos los testimonios que han llegado a nuestros días de la preocupación que sentían las muchachas soviéticas que servían en las fuerzas armadas respecto al sepelio que tendrían en caso de que fuera su destino morir allí. Tal cosa se verifica en combatientes, enfermeras, operadoras de teléfono y aun oficinistas. «Sé que voy a morir. En el maletín encontraréis un vestido de algodón de lunares con mangas cortas de lunares. Enterradme con él», pidió Masha, sanitaria herida de gravedad en el frente de Stalingrado, a los soldados a los que un día antes había estado vendando.[250]

En la carta que escribió otra joven a la madre de una amiga muerta en combate vemos que el tema figuraba en las conversaciones de las muchachas. «La zona en la que luchábamos era cenagosa y estaba llena de barro. A veces me sentaba a hablar con las otras sobre cómo queríamos que nos enterrasen. Lida y yo queríamos que nos dieran sepultura con flores y la cara bien lavada. Yo he cumplido sus deseos, pero ¿quién va a hacerlo por mí?».

«Claro que parece raro ponerse a pensar en la propia muerte. Sin embargo, no se puede vivir de espaldas a la realidad»: esa era la actitud de aquellas chiquillas. Ninguna pensaba que fuese a morir, pero todas estaban viendo caer a muchos a su alrededor. Si su vida tenía que acabar también, querían presentar el mejor aspecto posible en su último viaje.

Las pilotos, en cambio, no tenían conversaciones así ni preparaban vestido alguno para su última aparición en público, porque eran muy conscientes de que pocos aviadores tenían ocasión de ser enterrados conforme a los ritos de la Iglesia ortodoxa rusa: los restos mutilados y calcinados no podían mostrarse en el féretro abierto propio de los funerales de la región. Muchas veces, de hecho, ni siquiera había ataúd: «A los pilotos muertos los solían enterrar envueltos en sus paracaídas, si es que había algo con que enterrarlos».[251]

Klava Blinova, Olga Shájova y Tonia Lébedeva apenas habían tenido ocasión de

volar cuando se disolvió el regimiento poco después de la muerte de Klava Necháieva y Vladímir Mikoián. Los archivos de la unidad solo contienen información de dos misiones de combate protagonizadas por las muchachas.[252] En dos semanas en el frente perdió a 16 aviadores y 25 aeroplanos. Iván Kleshiov fue derribado el 19 de septiembre, pero consiguió saltar en paracaídas de su aparato en llamas y salió con vida, aunque solo hasta poco antes del nuevo año, cuando su avión fue a estrellarse en circunstancias poco claras cerca del pueblo de Raskázovo. Aunque hubo quien dijo que se había debido a un fallo mecánico, no falta quien asevere que aquel piloto impetuoso había volado en condiciones meteorológicas poco favorables. En la carlinga, bajo el asiento blindado, hallaron dos ocas que llevaba a Moscú como obsequio a Zoia Fiódorova, con quien pensaba celebrar el Año Nuevo de 1943.[253]

Klava Blinova, Tonia Lébedeva y Olga Shájova regresaron a la capital con el 434.º regimiento cuando se reconstituyó. No veían la hora de entrar en una unidad de combate, pero todos les cerraban la puerta. Vasili Stalin hizo cuanto pudo por ayudarlas. Así, las invitó a emprender cien combates aéreos cerrados de adiestramiento, tras lo cual podrían entrar a formar parte de un regimiento de caza de primera línea. Las jóvenes, encantadas con la idea, comenzaron los entrenamientos. Sin embargo, cierto día se presentó intempestivamente en el campo de vuelo el mariscal del aire Nóvikov, quien al verlas les ordenó que regresaran a un regimiento femenino.[254] Solo obedeció Olga: Tonia y Klava supieron por sus compañeros varones que el 653.º se dirigía al frente de Kalinin y necesitaba dos pilotos, y aunque más tarde las aceptaron de forma oficial, junto con sus aeroplanos, a fin de cubrir dichas vacantes, en un primer momento se escaparon sin autorización para servir en la unidad.

Ania Skorobogátova, la operadora de radio *Nomeolvides*.

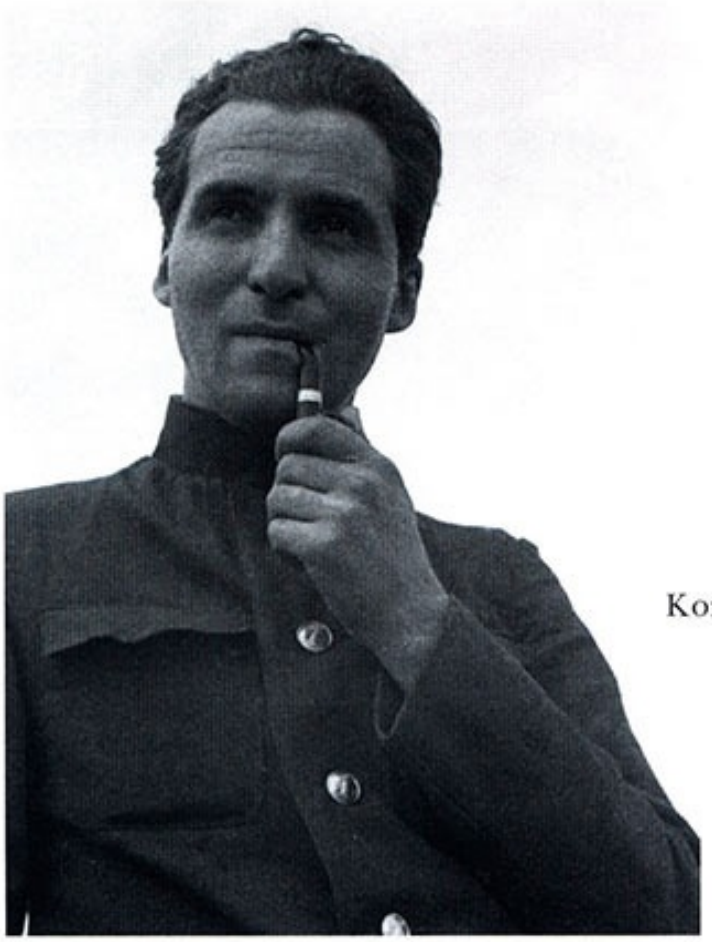
La piloto Klava Necháieva.

Lena Lukiná, organizadora del Komsomol.

Zhenia Rudneva.

Sobre estas líneas: Masha Dólina.

Serguéi Yesenin.



Konstantín Símonov.

La cabo Aleksandra Vinográdova («Ya te volverá a crecer [el pelo] cuando acabe la guerra»).

Olga Gólubeva.

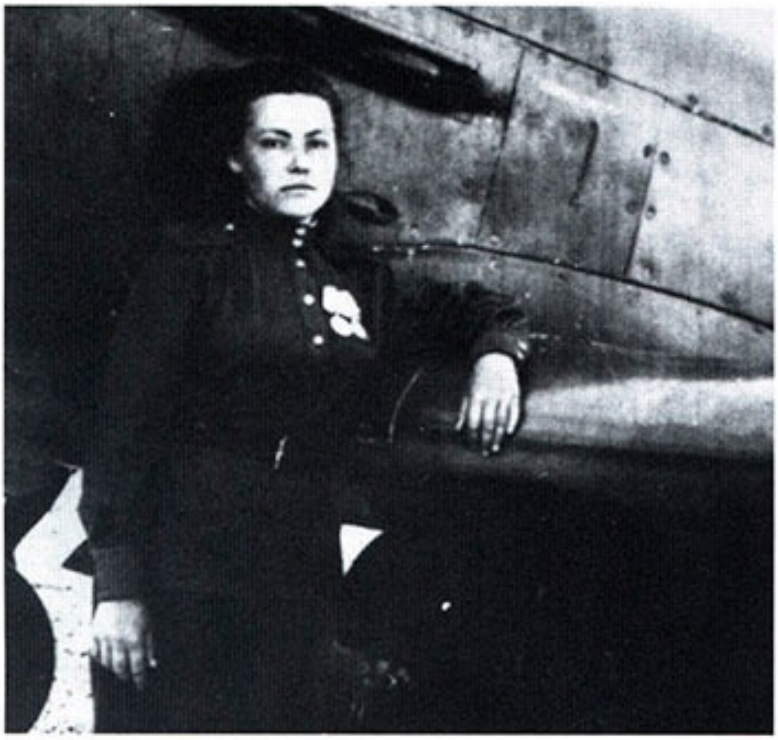
Yevdokía Rachkévich y Yevdokía Bershánskaia.

Lilia con el mecánico Semión Nizin en Stalingrado.

Mecánicas reparando un Yak en Stalingrado. Nina Shebalina aparece en el centro.

Dotación femenina de una pieza de artillería antiaérea.

Lilia Litviak, Katia Budánova y Masha Kuznetsova (Stalingrado, otoño de 1942).



La mecánica Nina Shebalina.

Lilia con un grupo de mecánicas delante de su Yak en Stalingrado. Valia Krasnoshiókova es la cuarta empezando por la izquierda.

Izquierda: Stalingrado.

Bajo estas líneas: Vasili Stalin.

Una comisaria felicita a Lera Jomiakova y a Tamara Kazárinova por haber derribado un bombardero alemán.

22

«¡CIELO, SI HAS DERRIBADO UN HEINKEL!»

En Sarátov, el 586.º regimiento de caza del que tantas ganas tenían todas de escapar se hizo de pronto con un renombre notable en toda la nación. Fue gracias a Lera Jomiakova —amiga de Beliáieva de tiempos del Club Central de Vuelo de Moscú, en los que ambas habían participado año tras año en la exhibición aérea de Túshino—, quien durante una misión nocturna derribó a un bombardero alemán que pretendía caer sobre Sarátov.

El 23 de septiembre de 1942 cumplió veintiún años su mecánica, Katia Polunina. Sus amigas la felicitaron, pero la situación era demasiado desalentadora para celebraciones. «Es como si tuviera el mapa delante de los ojos en este momento: las banderitas rojas que marcaban el frente atravesaron tres veces Stalingrado de camino al Volga», recordaba.[255] No sabían que la víspera habían avanzado los alemanes hasta llegar al paso central del río y hacer punto menos que imposible la llegada de refuerzos y provisiones, ni que buena parte de la ciudad se encontraba ya en manos del enemigo. Sea como fuere, las jóvenes, como el resto de la nación, consideraban un desastre la posibilidad de que cayera Stalingrado y la guerra se extendiese más allá del Volga. Polunina, no obstante, iba a recibir un regalo espléndido de cumpleaños de su piloto.

A primera hora del 24 de septiembre despegó Zhenia Prójorova, al mando del 2.º escuadrón, con su compañera de ala Lera Jomiakova en misión urgente: los puestos de observación aérea habían alertado de la presencia de una formación de bombarderos enemigos que se aproximaba al paso del Volga. Uno de los reflectores iluminó a un Junker Ju-88, y aunque su artillero se puso a disparar a los cazas soviéticos, estos lo derribaron de inmediato.[256]

Si bien al principio no estaba claro a cuál de las dos aviadoras cabía atribuir la victoria, Zhenia aterrizó primero, salió llorando de la carlinga y espetó a su armera que se le habían encasquillado las bocas de fuego. Cuando llegó al aeródromo Lera Jomiakova, informó de que había arremetido dos veces contra los Junkers sin que las ametralladoras ni el cañón le hubiesen dado problema alguno. El Ju-88 que había derribado aquella noche fue el primer bombardero alemán destruido en las inmediaciones de Sarátov, así como el primero abatido por su regimiento, y convirtió

a Lera en la primera mujer que había destruido un aeroplano de dicha clase en combate nocturno. Solo un puñado de ellas había recibido algún género de adiestramiento en el manejo de cazas por la noche después de llegar a Engels.

Los observadores la informaron de que la primera ráfaga que había disparado debía de haber matado al piloto, ya que el avión alemán había caído en picado. Sin embargo, ella no había dejado de disparar. Dado que aún no había completado el trayecto de ida de su misión, al caer al suelo quedó destrozado por la explosión de las bombas que transportaba. Lera describió emocionada el combate en una carta detallada que envió a su familia el 26 de septiembre: «Me disparó dos veces, pero falló. Yo estaba viva e indemne, y sin embargo, queridos míos, al principio creí que no lo había derribado. Cuando lo alcancé, en lugar de incendiarse, se inclinó a la derecha y empezó a descender muy en picado. Le solté un par de ráfagas más hasta que me llegó el momento de remontar el vuelo. “Nada —pensé—: he disparado desde muy lejos y no lo he conseguido. He nivelado el aparato demasiado pronto y se ha escapado”». Sus amigas del regimiento la felicitaron tal vez con más efusión de la que se acostumbraba desplegar entre los pilotos varones. «Puse un pie en tierra y llegó corriendo a besarme Polunina, mi mecánica, que me dijo: “¡Cielo, si has derribado un Heinkel!”». Las demás acudieron también a colmarla de besos.[257]

Lera no llegó a creerlo del todo hasta que voló con su comandante al lugar en que se había estrellado el bombardero alemán. Tardó mucho tiempo en olvidar aquella imagen: los cadáveres de la dotación estaban desperdigados en distintas posturas junto a sus paracaídas, que no habían tenido tiempo de abrirse dada la escasa altitud a la que habían saltado. «Las piezas del avión, aquella mole colosal, estaban esparcidas por el terreno, en el que había también varias bombas sin estallar». Recogieron, claro está, los paracaídas alemanes, muy apreciados por los distintos usos que podían darse a la seda con la que estaban confeccionados.

Sus superiores recibieron encantados la noticia. En la sección del comedor reservado a los mandos de relieve se colocaron mesas con vasos llenos de vodka.[258] Lera, que solía lamentarse de lo escaso de sus raciones en la correspondencia mantenida con los suyos, les describió el desayuno generoso que tomó aquella mañana y la sandía con que lo acompañó. Allí mismo, mientras comía, le entregaron por la victoria dos mil rublos («Por orden del camarada Stalin») que fueron de gran ayuda a su familia. Llegaron en bandada los periodistas, incluido el poeta Yevgueni Dolmatovski. Las distintas instituciones de Sarátov y Engels le enviaron telegramas de felicitación, y las autoridades militares le otorgaron un ascenso. El 5 de octubre escribió a sus familiares para ponerlos al día sobre el viaje que había hecho a Moscú para recibir de manos de Mijaíl Kalinin la Orden Militar de la Bandera Roja.

La mecánica Yelena Karakorskaia también estaba en Moscú, por asuntos relacionados con el regimiento, y recuerda haber topado con Lera en la calle. Esta «estaba feliz: le habían impuesto la medalla Kalinin». «Tengo varias fotos muy buenas —le dijo—. Cuando volvamos al regimiento te las enseñaré»[259]. La

mecánica regresó el 5 de octubre, y Lera, aquella misma noche; pero no tuvieron ocasión de hablar, porque esta tuvo que presentarse de inmediato a hacer guardia nocturna en lugar de una compañera que sufría dolor de cabeza. La mecánica Klavdia Vólkova recordaba que Lera se quejó de cansancio y dijo que no le apetecía en absoluto salir a pasarse la noche alerta. Olvidó un guante, volvió a buscarlo y, tras subir al avión, encendió el motor y rodó hacia la pista.

Aquella noche, Karakorskaya tuvo una pesadilla que más tarde interpretaría como un presagio. Con independencia de que fueran o no integrantes racionales del Komsomol, todas estas jóvenes creían en el poder terrible del destino. «Lera y yo estábamos de pie en la calle Gorki con capas negras de ópera con ribete de pieles de zorro, y la escena se transformó de inmediato en una de duelo: Lera había muerto y yo la cubría con un abrigo». Por la mañana, al despertarse, supo que Lera Jomiakova no había regresado de su misión nocturna.

No había habido incursiones aéreas desde el 14 de septiembre. Todo estaba en calma, y las dotaciones dormían sobre heno en espera de una alarma. Karakorskaia no fue la única a la que no pudo poner al corriente Lera de los detalles de su viaje a Moscú, pues mientras trataba de contarlo al resto de amigas se quedó dormida a mitad de una frase. Cuando alertaron de una incursión, despegó en compañía de Tamara Pámiatnij. Dado que en el cielo no había rastro alguno del enemigo, la segunda no tardó en regresar a la base. Lera no volvió. Según el testimonio de Pámiatnij, encendieron los reflectores para iluminar la pista y salieron a buscarla en automóvil, pero no encontraron nada.[260] En realidad, no habrían necesitado alejarse mucho del punto de partida. «Por la mañana nos anunció a gritos un operario de telefonía que se encontraba recogiendo cable: “¡Niñas, aquí está vuestra piloto!”»[261]. Dieron con los restos del avión y, en las inmediaciones, con el cadáver de Jomiakova tendido entre los girasoles que crecían al otro lado del camino. «Corrí hacia allí y lo vi todo», aseveró traumatizada Katia Polunina.

Con arreglo al informe oficial de la división aérea del 9 de octubre de 1942, la teniente Jomiakova se desorientó durante el despegue a causa de la falta de puntos de referencia visibles y se inclinó a la derecha.[262] El ángulo respecto de la horizontal aumentó más aún, y la aviadora dio un giro de 270 grados y perdió el control del aparato, que fue a estrellarse contra el suelo.

«No os preocupéis por mí, mamá —había escrito en diciembre de 1941—. Siempre vuelo con mucho cuidado, y el caza de gran velocidad es un avión muy seguro»[263]. Su madre aún habría de sacar muchas veces, hasta el fin de sus días, esta y las otras 45 cartas de su hija con la intención de releerlas. Zhenia Prójorova, amiga y oficial al mando de Lera, con quien compartía fortín, se puso en contacto con sus familiares para anunciarles que la habían enterrado con honores militares a las 16.00 horas del 7 de octubre.

Como era habitual en la Unión Soviética, hubo que castigar a alguien por la muerte de una combatiente convertida en celebridad de forma tan reciente, aun

cuando en realidad la culpa no hubiera sido de nadie. Los chivos expiatorios fueron en esta ocasión Kazárinova, a la que destituyeron de su posición de comandante del regimiento, y la comisaria de este, Kulikova.

La destitución de Kazárinova acabó con la historia del 586.º como único regimiento de caza compuesto exclusivamente por mujeres que haya conocido la Unión Soviética, y quizá el planeta. La falta de credenciales comunistas de Zhenia Prójorova la excluían de la nómina de posibles candidatas, y no se dio con ninguna otra piloto militar capaz de sustituir a aquella. Se optó, por lo tanto, por asignar el cargo al comandante Aleksandr Grídnev, buen piloto y mejor persona. Cuando le preguntaron cuánto tiempo iba a estar con el regimiento, respondió: «Siempre».[264] Hizo suya la suerte del regimiento y sus integrantes, pero no consideró que hubiera motivo alguno para que siguiera siendo exclusivamente femenino. A su ver, lo importante era la disposición que tenía para el combate la unidad que se le había confiado.

Se puso, pues, a trabajar en reforzar la disciplina y mejorar el adiestramiento. Poco después estuvo en condiciones de informar de que el regimiento estaba listo para asumir las misiones que se le encomendaran para la defensa aérea de Vorónezh. Para cubrir los puestos vacantes recurrió a aviadoras a las que adiestró para pilotar cazas, aunque también introdujo hombres. La 586.ª escuadrilla de caza se convirtió en una unidad de combate ejemplar, pero el 586.º regimiento femenino de caza dejó de existir.

23

«¡AHÍ VA ESO!»

El primer combate en que participó Lilia Litviak con el 437.º regimiento, ocurrido el 27 de septiembre de 1942, pasó a los anales del 8.º ejército aéreo. A ella y a Beliáieva (o a Katia Budánova, al decir de otras fuentes) las incluyeron en una misión dirigida por el coronel Danílov, comandante de la 287.ª división aérea. «El escuadrón —asevera la historia oficial del 8.º ejército— entabló batalla con dos grupos de cinco bombarderos Junker Ju-88» que se disponían a atacar la fábrica de tractores de Stalingrado.[265] Jvóstikov, comandante del regimiento, formó pareja con Litviak para atacarlos, pero fue derribado por el artillero de uno de ellos. Ella, en cambio, acabó con el bombardero alemán al disparar contra él desde una distancia de solo treinta metros. Esta técnica de descargar las armas estando a escasa distancia del objetivo se convertiría en su favorita en los combates posteriores. Tras ello, según refieren los autores de dicha narración oficial, Litviak se unió a Beliáieva para enfrentarse con ella a los cazas enemigos que habían acudido al auxilio de los bombarderos.[266] Bien compenetradas, derribaron un Messerschmitt y compartieron el mérito de la victoria, que incluso se menciona en las memorias de Andréi Yeriómenko, oficial al mando de todo el frente de Stalingrado —aunque Raisa aparece como Nina y se omite por completo el nombre de Litviak—. Lilia, sin embargo, se vio metida en otro combate cerrado durante la tercera salida que efectuó un día o dos más tarde. Este enfrentamiento sensacional hizo que todo el mundo hablase de ella y constituyó el principio de todos los mitos que surgirían en torno a su persona en menos de un año.

Si bien la mayoría de las fuentes rusas asegura que aquel encuentro se produjo en una fecha anterior, el 13 de septiembre, lo cierto es que no podemos saberlo con seguridad, ya que, al no estar las jóvenes integradas oficialmente en el 437.º regimiento, los documentos de la unidad no poseen información de sus combates aéreos. Tampoco hay nada sobre ellas en el archivo del 586.º femenino de caza, donde se les había concedido una excedencia temporal. Dado, además, que no se conserva ninguna carta de Lilia en la que se describa la victoria, solo nos queda tratar de reconstruirla a partir de los recuerdos del personal mecánico, un par de comentarios de cierto corresponsal de guerra y los rumores que circulaban con profusión en el 8.º ejército aéreo. Al pasar de un narrador a otro, la leyenda fue

creciendo y ganando en detalles.

Se decía que a Litviak le habían permitido llevar al aeródromo un aeroplano que acababan de reparar y se encontraba sobrevolando en círculos la pista cuando apareció un grupo de cazas alemanes en los que ella, sin embargo, no reparó.[267] Supuestamente Jvóstikov, su comandante, se echó las manos a la cabeza horrorizado mientras exclamaba: «¡Se van a merendar a esa niña!». Lilia, sin embargo, vio al fin a los recién llegados, hizo fuego y, además de salvar la vida, derribó un Messerschmitt antes de aterrizar sin menoscabo. No cabe duda de que tal relato es, cuando menos en parte, ficticio, toda vez que su avión, al volver de ser reparado en ese momento, no debía de estar artillado. En una breve noticia aparecida seis meses después, Litviak aseveraba que la aeronave vencida era un bombardero y no un caza. Después de todo el tiempo transcurrido resulta imposible determinarlo. Sea como fuere, los pilotos del regimiento restaron importancia a la victoria de la belleza rubia al atribuirla a un improbable golpe de suerte. No tardarían en darse cuenta de que estaban muy equivocados.

El aviador alemán saltó en paracaídas, y dado que el combate se había producido sobre el aeródromo o en el terreno colindante, lo llevaron al cuartel general de la división. Tenía el pecho cubierto de medallas: saltaba a la vista que no era un piloto de bombardero cualquiera. En aquel tiempo, los cazas soviéticos no tenían demasiados triunfos de los que alardear, por no hablar de victorias tan espectaculares como aquella, que incluía la captura con vida de un piloto condecorado. Las autoridades decidieron interrogarlo y, como era costumbre, presentarle personalmente a quien lo había derribado. Acudieron a Ania Skorobogátova, la operadora de radio que había estado en contacto con la piloto, y esta confirmó que había sido Litviak. El alemán no podía creer que le hubiera vencido de ese modo una muchacha de veinte años. Sus interrogadores, henchidos de satisfacción, mandaron llamar a la joven. Aquella fue la primera vez que Ania se encontraba cara a cara con ella, pues hasta entonces solo había conocido su voz a través de la radio.[268]

No hacía mucho que había recibido con gran alegría la noticia de que la iban a destinar al 8.º ejército aéreo. La de servir con las unidades de tierra cerca de Stalingrado había sido para ella una ocupación aterradora, y en cualquier caso, llevaba tiempo deseando alistarse en una unidad de aviación, aunque fuera en calidad de operadora de radio. Allí tenía el cometido de comunicarse con los pilotos que habían salido en misión de combate, o cuando menos, con los que manejaban aparatos dotados de radio. En esta categoría se incluían todos los de fabricación extranjera que empleaban las fuerzas aéreas soviéticas, como el Bell P-39 Airacobra, y la mitad de los de producción nacional. Skorobogátova era muy consciente de la importancia de la sutil relación humana que la unía a los muchachos que surcaban el cielo de Stalingrado, y que, en el caso de los que sufrían baja de manera punto menos que inmediata, bien podía durar solo un día o dos. La voz femenina que los asistía al otro lado de su equipo de radio era el único elemento que conectaba con la tierra y la

normalidad a los jóvenes que batallaban en aquel espacio tan peligroso. Cuando le dijeron que tenía que elegir un indicativo con el que identificarse ante aquellos críos que en su mayoría nunca llegaban a verle el rostro, optó por el de «Nomeolvides», el nombre de una flor tan azul como sus ojos, alegre y arraigada al suelo, que les haría pensar —en medio del infierno de Stalingrado y durante el que quizá fuera su último vuelo— en la tierra, las muchachas y los prados del verano.

En días recientes, a las voces de los hombres habían ido a sumarse en las ondas otras femeninas. La de Lilia era aguda, como la de Ania, y contrastaba con la de Katia Budánova, mucho más grave. No recordaba las de Kuznetsova y Beliáieva, probablemente porque no las había oído estando de servicio. Litviak hablaba muy poco cuando estaba en el aire, y Ania suponía que debía de ser por precaución. Aunque se cambiaron los indicativos, la operadora de radio recordaba que Litviak usaba con frecuencia el de Gaviota unido al número del aparato a cuyos mandos se encontraba. El día que derribó al Messerschmitt, Ania descubrió que Gaviota-15 era una muchacha bajita y muy agraciada de cabello rubio ondulado y hermosa figura cuyo uniforme se ajustaba a la perfección a su cintura esbelta. Por supuesto, se lo había arreglado ella misma.

Algunos de los oficiales que se habían reunido para interrogar al piloto le pidieron que describiera el combate. Los «historiadores» soviéticos inventarían más tarde que Lilia expuso lo ocurrido en alemán, lengua que supuestamente «conocía a la perfección». En realidad, se sirvió del lenguaje de gestos que emplean de manera invariable los pilotos a la hora de transmitirse información sobre tales incidentes. Las palabras apenas eran necesarias. Cuarenta, cincuenta y sesenta años después, Ania Skorobogátova observó en las reuniones conmemorativas del 8.º ejército aéreo que seguían usando la mímica mucho más que la voz al recordar combates de antaño.[269] Lilia movía las manos y lanzaba la vista de un lado a otro con el rostro iluminado. Describió así cómo había ascendido con una inclinación notable antes de atacar desde arriba. En ese instante fue cuando exclamó: «¡Ahí va eso!», expresión que aún habría de oír muchas veces de su boca en los meses siguientes la operadora de radio.

El alemán no pudo sino convencerse al ver que todo había ocurrido tal como lo describía la muchacha. En cuanto a lo que ocurrió a continuación, los recuerdos de Skorobogátova coinciden con las fuentes soviéticas en que el piloto vencido se quitó el reloj de pulsera y se lo tendió a modo de obsequio a Litviak, quien, sin embargo, no quiso tomarlo. Las historias soviéticas aseguran también que trató de besarle la mano con gesto galante, pero los de su regimiento pensaban que eso sí era pura invención.[270]

Aunque estas primeras victorias inspiraron a toda la escuadrilla, lo cierto es que las salidas seguían sin ser frecuentes: «Eran los hombres los que usaban nuestros aviones».[271] Aunque el 437.º regimiento empleaba el Lavochkin La-5, que tenía poco que ver con el Yak, contaba con cierto número de pilotos capaces de manejar este último, que eran quienes manejaban sobre todo los aeroplanos nuevos de las

jóvenes y, por lo tanto, les ofrecían pocas veces la ocasión de alzar el vuelo. Arrojaban al suelo las flores que recogía Lilia en los momentos de calma para colocar en su cabina. La aviadora había pedido por carta a su madre que le enviase una postal con rosas para pegarla a un lado del cuadro de mandos.[272]

Faina Pleshivtseva, que había quedado fascinada por Lilia Litviak desde el episodio del cuello blanco de pieles ocurrido en Engels, se encontró en las inmediaciones de Stalingrado al cargo de poner a punto, entre otros, el Yak de Lilia. Llegó a tener una estrecha relación con ella, pese a ser tan diferentes sus respectivas posiciones. A Pleshivtseva le encantaba pilotar. Se había graduado en una escuela de vuelo, y aunque contaba con pocas horas de experiencia, había abrigado, como otras muchas de las del regimiento de Raskova, la esperanza de ejercer cuando menos de navegante. Antes del comienzo de la guerra había completado tres años de formación en un instituto de aviación, y dado que había una gran escasez de personal en el cuerpo de mecánicos, había acabado por ocupar plaza en él. Lilia, pese a no saber nada del funcionamiento del motor de un caza, disfrutaba de las raciones de los oficiales, llevaba un uniforme elegante y estaba destinada a cubrirse de gloria, en tanto que la suerte de Faina estaba ligada a los monos manchados de grasa, a un trabajo manual extenuante que muchos hombres no habrían sido capaces de soportar, al tacto del metal helado, a las cabezadas rápidas —con frecuencia en el mismo aeródromo, bajo un avión— y a la ausencia de medallas. La controversia relativa a las raciones seguía sin amainar, aun estando a las puertas de Stalingrado. Los pilotos no recordaban que les hubiese faltado nada allí: en el comedor de oficiales tenían mantequilla y, por norma, un trozo de queso para acompañar el pan. Los mecánicos, en cambio, tenían categoría de suboficiales y no comían, ni por asomo, tan bien. Las más de las veces habían de conformarse con sémola, gachas de mijo («rubias») o cebada perlada (conocida como «metralla»). Acabaron por no poder ver siquiera las gachas. El menú no las saciaba, y tenían que servirse de pan para tener a raya las punzadas del hambre. «Cogíamos un trozo y lo íbamos masticando mientras poníamos a punto los aviones. Así matábamos un poco el hambre»[273]. Aun así, vivían mucho mejor que los soldados rasos que trabajaban en las bases aéreas y que tomaban sopa aguada o gachas según los días, nunca en la cantidad que hubiera sido deseable.

24

«MI DULCE YAK ALADO ES UNA MÁQUINA ESPLÉNDIDA»

A finales de septiembre de 1942, preocupada hasta la desesperación por su madre, Katia Budánova escribió a su hermana menor, su favorita: «Si recibes noticias de que sigue viva, comunícamelo en cuanto puedas; pero si oyes otra cosa, no me digas nada: déjame seguir pensando que puede estarlo». A continuación añadía lacónica: «Olga, aquí la tensión es extrema. Si ocurre algo, no se lo digas a Valia [la hermana mayor] enseguida. A ti te informarán de inmediato, siempre que des tu dirección permanente. Te quiero mucho, cariño; mi dulce, amada, hermosa e inolvidable Olga. Sé honrada y honorable en tu puesto, y no me olvides. Katia».[274] La carta, como las demás que escribió, no tiene una sola falta pese a que su autora no había recibido más formación que la que le ofreció una escuela rural. Al leerla queda la impresión de que está concebida para preparar a sus hermanas, que podían haber perdido ya a su madre, ante la probabilidad de que estuviesen a punto de perderla también a ella. Su regimiento, el 437.º de caza, veía mermar a diario el número de pilotos y de aviones de que disponía por causa de los combates incesantes. Sin embargo, a principios del mes de octubre iba a cambiar todo.

Dado que en el 437.º regimiento se usaba el caza La-5f, difícilmente podían reparara los Yak que aportaron los jóvenes. Sus mecánicos no disponían de los repuestos necesarios ni tenían más que una idea vaga de su construcción. No bien se dio la ocasión, se trasladó a las muchachas al 9.º regimiento de guardias, al que iban a adiestrar en el manejo del Yak. ¿Por qué no las dejaron volver sin más al regimiento femenino? Lo más seguro es que la comandante Tamara Kazárinova no insistiera en este sentido, aunque también cabe tener en cuenta otra consideración: los pilotos del 9.º estaban esperando la llegada de Yak nuevos, y la llegada de las pilotos iba a permitirles empezar las prácticas y proseguir sus labores de vigilancia con los aeroplanos que las acompañaban. Aunque habían relevado a la unidad de servicio de combate para que pudiera ejercitarse en el cambio de aeronave, se le había encomendado la salvaguarda de la estación de ferrocarril de Eltón, que solía ser blanco de los bombarderos alemanes. A esas alturas, aquel ramal era el único nexo ferroviario que quedaba con Stalingrado. Cuatro aviadoras bien adiestradas para

pilotar el Yak podían entrar en acción de inmediato, sin necesidad de aguardar a que estuvieran preparados los varones del regimiento. Ya se había decidido adscribir al 9.º de caza a los combatientes de más talento para transformarla en una unidad selecta; de modo que no es poco probable que alguien del cuartel general decidiera que constituía el lugar más obvio para albergar una escuadrilla conformada por las mejores pilotos deportivas con que contaba la Unión Soviética. El comandante del regimiento se opuso a poner en riesgo a mujeres dado el peligro que comportaba la labor que iba a llevar a cabo la unidad, no lo estimaba correcto. Sin embargo, sí accedió a aceptar a las jóvenes durante el período de adiestramiento. Aunque, a diferencia de Beliáieva o Budánova, no había participado nunca en una exhibición aérea, el comandante Lev Shestakov era, a sus veintisiete años, uno de los principales ases de la aviación soviética de caza en el campo de batalla.

Aquel «superior bajo y fornido» de orejas prominentes y los rasgos menudos del rostro eslavo clásico, era «muy dinámico» y joven.[275] Sus colegas, no obstante, se dirigían a él por su nombre y su patronímico: Lev Lvóvich. El comisario Dmitri Panov, viejo conocido suyo, se alegró de volver a reunirse con él en el frente de Stalingrado. A su ver, este «sansón bajito de ojos grises y cabello castaño», dotado de una personalidad imperiosa e impulsiva, fue uno de los mejores comandantes de regimiento de caza que conoció la Unión Soviética, lo que hacía muy necesaria su presencia allí.

En acción, el joven comandante se mostraba intrépido y combinaba iniciativa con una fría actitud calculadora. Era capaz de organizar una incursión brillante a un aeródromo alemán para interrogar a un piloto enemigo derribado. Cuando volaba a la cabeza de un grupo de cazas, sabía tomar la delantera en un combate cerrado pese a pilotar un avión antiguo y hallarse en inferioridad de condiciones. A comienzos de la guerra había elaborado sus propios principios innovadores de combate aéreo y se había encargado de que se respetaran en su unidad. Borís Yeriomin tuvo que ser trasladado al regimiento de Shestakov en Stalingrado para asimilar la teoría relativa al modo más conveniente de desplegar a los pilotos de su grupo durante una misión.[276] En tal caso, había que asegurarse sobre todo de encontrarse a más altitud que el enemigo, pues tal circunstancia confería una ventaja en cuanto a velocidad y permitía buscar la posición óptima. No menos importante era disponer los aviones del grupo a distintas alturas a la hora de aprestarlos al combate, pues de este modo podían reaccionar con más flexibilidad en caso de ataque del enemigo. Al atacar, había que asegurarse de tener el sol de espaldas para deslumbrar así al enemigo y asegurarse las mejores condiciones lumínicas para hacer puntería. Shestakov creía que debía hacerse fuego a una distancia de cien metros a lo sumo, y no directamente desde detrás de su cola, sino en uno o dos cuartos de perfil para poder observar una cantidad mayor del blanco. No eran cosas que se enseñaran en las escuelas de vuelo soviéticas. Pese a haber recibido durante mucho tiempo una formación de vuelo convencional y llevar un período prolongado sirviendo en el frente, Yeriomin no había oído estos ni muchos

otros «mandamientos del piloto de caza» hasta que comenzó a volar con Shestakov. Cierto es que se trataba de reglas generales que él mismo había ido infiriendo a lo largo de los meses de combate, pero fue Shestakov quien primero se las planteó articuladas de forma sucinta.

El alto mando decidió crear otro «puño rompedor» de ases de la aviación de caza y los tomó, sin más, de otros regimientos. Destinó a tenientes de vuelo y jefes de escuadrón a la unidad de Shestakov para que sirvieran en calidad de pilotos comunes, aunque, por lo general, ninguno de ellos se dejó desalentar por semejante cambio de categoría. La idea de pertenecer a un regimiento de caza selecto destinado a vengar las victorias humillantes sufridas a manos de los alemanes al principio de las hostilidades les resultaba más que atractiva. Sultán Amet-Jan, célebre por las hazañas logradas en la batalla de Stalingrado y transferido con Vladímir Lavrinenkov de las filas terriblemente diezmadas del 4.º regimiento de caza, entendió que bajo las órdenes de Shestakov aumentaría aún más su rendimiento.[277]

Los cuatro aviadores procedentes del 4.º regimiento llegaron al 9.º al mismo tiempo que la escuadrilla de Beliáieva. Mientras se dirigían al alojamiento de los pilotos, Lavrinenkov se preguntaba nervioso a quién iban a conocer, ya que había oído que todos los de la unidad eran héroes de la Unión Soviética. Sin embargo, al entrar quedaron paralizados, convencidos de que debían de haberse equivocado de lugar: las únicas personas que había dentro eran dos mujeres de corta edad con trajes claros de aviación, sentadas en un colchón cubierto con una manta y «charlando por los codos».[278] Una de ellas, una rubia bajita de facciones agraciadas, dijo al verlos:

—¡Entrad; no seáis tímidos! ¿Acabáis de llegar?

—Sí —repuso uno de ellos.

—Igual que nosotras. Hola, yo me llamo Lilia Litviak, y ella es Katia Budánova.

Antes de que tuvieran ocasión de hablar con ellas los recién llegados, entró otro grupo de pilotos, de la misma edad que Lavrinenkov —no más de veinticinco años—, aunque todos con más de una medalla en la guerrera. Tres de ellos lucían una Estrella de Oro. De inmediato atrajo la mirada de Lavrinenkov un hombre de altura mediana y pelo claro que no era otro que Mijaíl Baránov, el piloto de caza más célebre del frente de Stalingrado, fácil de reconocer por las fotografías suyas que poblaban los periódicos. Hasta había conseguido que publicaran un folleto sobre él. Aquel héroe de la Unión Soviética, que había derribado 24 aparatos alemanes y tenía solo veinte años, la misma edad que Lilia Litviak, estudió a los circunstantes y quiso saber de qué unidades procedían. Lo habían nombrado comandante segundo del 9.º regimiento, y mientras presentaba al resto de pilotos, no dejó en el tintero que las muchachas tenían varias victorias en su haber.

A continuación, señalando «una larga hilera de colchones con la ropa de cama bien colocada», invitó a Lavrinenkov y a sus camaradas a aposentarse donde gustaran. Amet-Jan, tártaro de Crimea un tanto encorvado, era un hombre «bajo y fornido, de movimientos ágiles y el pelo rizado y moreno».[279] Era sociable e

ingenioso, y fue incapaz de pasar por alto la presencia de las dos pilotos: lo primero que hizo fue lanzar su equipaje al colchón contiguo al que estaban usando de asiento Lilia y Katia. Lavrinenkov y Borísov reservaron los siguientes, pero, por desgracia para ellos, Baránov invitó a las muchachas a su despacho para hablar con ellas y presentarles a Shestakov.

Dentro de la 6.ª división de guardias de caza el único que podía competir en popularidad con Lev Shestakov era Nikolái Baránov, del 296.º regimiento. Los dos eran los únicos de toda la división que se habían ganado que pilotos y mecánicos los tratasen de *Batia* («papá»), fórmula de cortesía con que se expresaba en el frente el mayor de los respetos, devoción y afecto. Sin embargo, pese a compartir este rasgo y ser ambos pilotos descollantes, los dos tenían un temperamento muy diferente, y el sobrenombre poseía connotaciones distintas para cada uno. En tanto que Baránov, dejando a un lado su afición a las fiestas y al sexo opuesto, podía considerarse un comandante punto menos que ideal, de natural amable y generoso, Shestakov era un ser apasionado e irritable, a veces estricto en grado poco razonable y hasta injusto en momentos de presión.[280]

En el regimiento de este último se daba una disciplina feroz.[281] Aquella primera noche, Lavrinenkov y sus amigos acudieron al comedor, tomaron asiento y se preguntaron por qué no acudían enseguida a atenderlos las camareras. Al final, alguien les informó en voz baja de que los pilotos nunca empezaban a comer antes de que apareciera el comandante. Aunque Shestakov tenía «solo una medalla de Héroe, ni siquiera los que habían sido condecorados dos veces de cuantos estaban a la mesa comenzaban antes de que hiciese acto de presencia» el superior del regimiento. Cuando entraba él, todos se ponían en pie. Solo cuando él los saludaba y concluía el parte de los vuelos de aquel día podía dar inicio la comida. Los integrantes de la unidad estaban tan orgullosos de su comandante como de este protocolo, que siguió en vigor aun después de la marcha de Shestakov.

Aquel oficial distante fue quizá el único aviador del regimiento que no se fijaba en Lilia Litviak. En las tres semanas que pasó en la población esteparia de Zhitkur, la muchacha de ojos verdes fue a personificar para ellos «el ideal de feminidad y encanto».[282] ¿Cuántos pilotos de caza de las fuerzas aéreas de la Unión Soviética llevaban bajo sus gabanes un «precioso pañuelo azul o verde» confeccionado con seda de paracaídas y teñido con sus propias manos de piel blanca con solo Dios sabe qué tinte?[283] ¿Cuántos se pintaban y rizaban el cabello? Vladímir Lavrinenkov y otros jóvenes le cantaban en ocasiones una letrilla que se había hecho popular a la sazón: «Me ofrece su mirada y me parece que me esté ofreciendo un rublo. Me ofrece una mirada y siento que me abrasa con su fuego». Otra de las cosas que les gustaba de Lilia era su comedimiento, y el hecho de que no diese a nadie preferencia sobre los demás, de que los tratase a todos por igual. Era atrevida, amigable y divertida. Ni siquiera su compañera, gran observadora, tenía nada que reprocharle, en tanto que las mecánicas de su escuadrilla, si en algún momento se atrevían siquiera a hablar con

algún piloto, topaban con que tenían clavada en ellas la mirada escrutadora de Beliáieva. Valia Krasnoshiókova incurrió en la ira de su comandante por causa de Vasili Serogodski. «Valia —le rogaba este siempre—, ven a sentarte en el ala hasta que lancen la bengala». Su avión era uno de los que cuidaba la joven, que podía imaginar que Vasili no quería tener su compañía solo para matar el rato mientras esperaba el momento de despegar. Aquel joven «musculoso, guapo y esbelto» había obtenido el galardón de Héroe de la Unión Soviética pese a ser solo un par de años mayor que ella. Con todo, y pese a lo expresivo de su rostro, Valia no se sentía especialmente atraída por aquel sencillo muchacho de clase obrera que apenas tenía nada interesante que decir. Sin embargo, las mecánicas tenían una relación especial con sus pilotos, «entre envidia, lástima y ternura».[284] Estaban orgullosas de ellos y temían por su seguridad. La misión que estaba a punto de emprender el joven que le pedía que fuera a sentarse en el ala de su aparato bien podía ser la última de su vida.

Así que Valia obedecía mientras Vasili aguardaba la orden de despegar, y le hablaba de esto y de lo otro o respondía a sus preguntas. Él se mostraba interesado en su pasado, en su procedencia y en el porqué de su erudición. Un buen día, sin embargo, Beliáieva decidió que había llegado el momento de poner fin a aquella situación: «Si vuelvo a verte otra vez con Serogodski…». Como de costumbre, no sirvieron de nada las explicaciones, como el hecho de que formaba parte del deber de Valia revisar el avión de Vasili. Está claro que también debió de dar un tirón de orejas al piloto, toda vez que dejó de invitar a la mecánica a sentarse en su ala. Aun así, en cierta ocasión en que esta pasaba a su lado, él le dijo: «Valia, estoy a punto de despegar y quiero dedicarte esta misión». Ella recordaría a menudo aquel momento, porque Serogodski murió, poco después, víctima de uno de los no poco frecuentes accidentes del regimiento fuera del campo de batalla.

Vasili murió de un modo absurdo. Tras acompañar a Vladímir Lavrinenkov a bordo de un U-2 a fin de recoger un Yak que acababan de reparar en cierta población apartada del frente, decidió probarlo de inmediato. Los dos inspeccionaron el aparato y revisaron el motor. Al recordar lo que ocurrió a continuación, Lavrinenkov manifestó su desconcierto ante el hecho de que «un piloto de primera línea de combate, que había conocido el infierno de la defensa de Odesa y de Stalingrado, pudiese perder el sentido de la altitud mientras sobrevolaba un pueblo pacífico de la retaguardia y tratara de efectuar una maniobra acrobática complicada a tan escasa altitud que lo llevó a estrellarse contra el suelo».[285] Sin embargo, Vasili contaba veintitrés años, edad a la que la de asumir riesgos constituye una actividad adictiva. Los aviadores jóvenes perdían a menudo el sentido del peligro tras salir intactos de una situación desesperada. Según se comunicó, las acrobacias que emprendió Serogodski tan cerca del suelo estuvieron motivadas por una muchacha del lugar que lo observaba desde tierra. Fue un modo muy ridículo de morir. Lavrinenkov enterró allí mismo a su amigo y volvió a la base en el U-2. El Yak había quedado inservible.

«¡Señoritas, sonrían a la cámara!». La frase podía ser tanto una invitación como una orden, y todas las muchachas que en aquel momento acertaban a estar en la pista, al lado del aeroplano, corrieron entre risas a alinearse.[286] El 9.º regimiento seguía adiestrándose en Zhitkur, pero era normal tener a los periodistas rondando por un lugar con tamaña concentración de héroes de la Unión Soviética. Las mecánicas, y más aún las aviadoras, constituían una visión tan inesperada, que los fotógrafos no dudaban en retratarlas. Además, a diferencia del personal masculino, ellas se prestaban encantadas a posar.

Casi todos los pilotos varones eran supersticiosos como viejecitas; lo que apenas sorprende en una profesión en la que la existencia se hallaba en gran medida en manos del azar. Aunque cada uno tenía sus propias rarezas, había creencias compartidas. Así, era normal que no se afeitasen horas antes de volar, por lo que preferían hacerlo la noche antes. Subían al aparato con guerreras viejas y remendadas por temor a atraer la mala suerte con una nueva. Muchos miembros del Partido Comunista y el Komsomol llevaban en el bolsillo una plegaria o un icono en miniatura que les había dado su madre en el momento de marchar al frente. Y todos, sin excepción, aceptaban la premisa de que nunca, en ninguna circunstancia, debían dejarse fotografiar antes de una misión. Cuando los periodistas llegaron a su regimiento, el comisario Dmitri Panov no ignoraba cuál iba a ser la respuesta que recibiría si pedía a un piloto que se prestara a tal cosa: «¿Me quieres ver en una fosa?». Uno de ellos justificó así su negativa: «Bútov se hizo retratar, y ahora está muerto; Bóndar se hizo retratar, y está muerto. ¿De verdad quieres que me retrate yo también?». Fue Panov, también reacio a dejarse fotografiar quien tuvo que hacer frente a la indignación de la prensa. No podía evitar sentir la influencia de una fuerza maligna indeterminada. A un piloto de su regimiento le bastaría con posar con traje, casco y gafas cerradas de aviador delante de su aeroplano, cubierto con lemas propagandísticos como: «Por la Patria»; «Victoria»; «Por Stalin»…, para encontrarse poco después en la mira de un avión o una pieza de artillería antiaérea de Alemania y a continuación cayendo en picado envuelto en llamas. El comisario tenía la sensación de que el destino estaba «restaurando de un modo u otro el equilibrio» al segar con su guadaña la vida de aquellos a los que acababa de elegir para colmarlos de gloria.[287]

En cambio, Litviak, Beliáieva, Budánova y Masha Kuznetsova, se prestaron a dejarse retratar a fin de poner de relieve lo que tenían de absurdo las supersticiones de los hombres. Lilia se fotografió con toda una hilera de mecánicas, y también inclinada sobre un mapa con Katia Budánova y Masha Kuznetsova. Esta instantánea vio la luz en las páginas de un periódico, como también la de Beliáieva, aparecida en la publicación del frente junto con una nota que anunciaba que había derribado un avión alemán. Así y todo, no fueron muchas las victorias que lograron estando en el 9.º regimiento. Ellas no dudaban que era porque se les ofrecían muy pocas ocasiones de volar. A los pilotos varones no les hacía gracia tener de compañero de ala a una de

sus niñas, y Shestakov no solía dejar que salieran, pues, al cabo, había dejado muy claro desde el principio que no las quería en su regimiento, ni deseaba ponerlas en peligro entretanto. En Zhitkur, la única excepción fue la de un período breve de principios de octubre en el que su escuadrilla estuvo en acción a diario cuando la mayor parte de los pilotos se había ausentado para recoger los aviones nuevos.[288]

Faina Pleshivtseva recordaba con gran detalle la jornada del 2 de octubre.[289] Los aviones acababan de regresar de una misión, y aunque sus pilotos ni siquiera habían salido aún de sus carlingas, Katia Budánova y Raisa Beliáieva aguardaban ya en la pista el momento de despegar. No habían dudado en ayudar a Faina y a otra mecánica a llenar los depósitos y a inspeccionar con rapidez el aeroplano por ver si tenía fugas o algún otro daño. Estas a su vez las ayudaron a colocarse los paracaídas, meterse en las cabinas y abrocharse los cinturones. Beliáieva y su compañera de ala salieron a patrullar en dirección al lago salado de Eltón. Según refirió después Pleshivtseva, las dos pilotos avistaron en el horizonte un grupo de doce bombarderos Ju-88 y lo atacaron, disparando primero al que viajaba en cabeza y luego a los demás hasta quedar sin munición. Aunque, como descubrieron decepcionadas, no habían logrado derribar ninguno, al menos los obligaron a diseminarse, mudar de rumbo y, en lugar de lanzar su carga sobre la estación de Eltón, soltarla de forma aleatoria antes de partir. «Se asustaron, los muy hijos de perra», diría Katia más tarde, si bien lo cierto es que pasó el resto del día de mal humor por no haber destruido un solo aparato. Poco después, sin embargo, se le presentó una nueva ocasión de aumentar el número de sus víctimas.

El 6 de octubre, Pleshivtseva vio partir de nuevo a Budánova, aunque esta vez regresó victoriosa. Aquel había sido un día tranquilo y soleado, sin alemanes en el cielo, «como si se hubieran escondido».[290] Su turno estaba a punto de acabar cuando dijo a su mecánica: «Hoy no hay acción». No obstante, en ese preciso momento lanzaron una bengala. Los puntos que asomaban en el horizonte aumentaron de tamaño y se convirtieron en aviones enemigos. Budánova encendió el motor, pero la hélice de Beliáieva, su compañera de misión, no giraba. Katia decidió entonces volar en solitario, dispersó la formación de Junkers sin escolta y derribó a uno, que cayó al suelo envuelto en una cortina de humo negro. ¡Uno! Al día siguiente, con Beliáieva, destruyó otro.

Con todo, la alegría que pudo producirle este hecho fue mínima en comparación con la que conoció al día siguiente cuando, al fin, recibió noticias de su familia. ¡Su madre seguía viva![291] Si hasta entonces había combatido por vengar la muerte de los suyos, en adelante lo haría para asegurarles una vida decente. En octubre de 1942, escribió a su hermana Valia:

> Estoy en medio de la batalla y te escribo desde Stalingrado. No hace falta que te cuente cuáles son las condiciones que se dan en el frente. Mi vida pertenece ahora a la lucha contra los bárbaros fascistas. Quiero que sepas que no me da miedo la muerte, pero tampoco la busco: si tengo que morir, pienso vender cara la vida. Mi dulce Yak alado es una máquina espléndida a la que he ligado mi vida de forma

inextricable. Si morimos, será juntos y solo convertidos en héroes. ¡Cuídate! Que tu amor a la Patria sea cada vez más intenso y mayor tu pericia por su causa. No me olvides.

Katia no ofrecía detalle alguno de su labor de piloto, ni supo su familia de sus combates hasta después de la guerra, de boca de compañeros de unidad.

25

EL CÁUCASO

En los pocos ratos libres de que disfrutaba el regimiento de bombardeo, Anna Yegórova sacaba sus fotografías y se preguntaba cómo lo estarían pasando su madre, el pequeño Yuri y Víktor. Este era el que más le preocupaba. ¿Estaría vivo?[292] En su escuadrón hacía tiempo que nadie recibía correspondencia. El 4.º ejército aéreo llevaba varios meses apoyando a las tropas de tierra que contenían la ofensiva alemana en el Cáucaso. A finales de agosto, Lavrenti Beria, el presidente del consejo de ministros (el equivalente a primer ministro soviético) se trasladó a Tiflis, para sustituir a un buen número de los mandos de más categoría destinados en el frente Transcaucasiano, incluido el comandante del 46.º ejército. En septiembre comenzó a mejorar con lentitud la situación del lado soviético. Los reveses sufridos por Alemania en Stalingrado tuvieron su impacto: sin los refuerzos que esperaba, al invasor ya no le era dado atacar de forma simultánea en todos los frentes del Cáucaso. Su avance, sin embargo, no se detuvo por completo, y así, a finales de septiembre se había apoderado de Kubán y de una porción nada desdeñable de Crimea. El general Tiulénev, al mando del frente Transcaucasiano, reforzó la zona a la carrera con divisiones de infantería y brigadas acorazadas, y llegado el 5 de noviembre había conseguido parar los pies a la ofensiva germana. Las fuentes oficiales subrayaron la excelente labor de los pilotos del 4.º ejército aéreo.

Pese a la dificultad que suponía el hecho de pilotar sobre terreno montañoso, el 588.º regimiento de bombardeo nocturno de Bershánskaia no sufrió baja alguna, y sus ataques resultaron eficaces. Un día, volando con Irina Sebrova sobre la cresta montañosa cercana a Malgobek, Natasha Meklin reparó en uno de los blancos más codiciados de los aviadores: depósitos de combustible. Lograron incendiarlos en la segunda pasada, y de regreso a la base, Natasha no dejaba de mirarlos exclamando: «¡Están en llamas!».[293] El triunfo de las brujas de la noche no pasó inadvertido a Tiulénev, responsable del frente, que se presentó el 7 de noviembre en la comandancia del regimiento. Aquella visita inesperada tomó desprevenida a Irina Rakobólskaia. Al saludarlo, contó a la carrera las estrellas de su uniforme y lo degradó al dirigirse a él como «camarada coronel general». Bershánskaia, a la que fue a llamar el oficial de guardia, también le asignó el mismo tratamiento (y otro tanto

habría de ocurrir a Popov, al mando de la división). «¿Por qué os empeñáis todos en bajarme de categoría?», preguntó Tiulénev abatido.[294]

Cuando tuvo congregado ante sí al regimiento femenino, habló a sus integrantes de las primeras victorias logradas en Stalingrado y les hizo saber que se estaba haciendo retroceder el frente hacia el oeste. La unidad volvió a infringir las ordenanzas al romper a aplaudir y a exclamar a voz en grito: «¡Bravo!». El comandante, sin embargo, no manifestó reproche alguno: el coraje de aquellas muchachas las estaba haciendo ya merecedoras de un gran respeto entre los puestos más elevados de la jerarquía militar, y a muchas de ellas les habían otorgado sus primeras condecoraciones. Aunque hasta entonces, en cierto sentido, no habían pensado nunca en galardones, tal como señaló Natasha Meklin, en aquel momento se dieron cuenta de que «sentaba muy bien recibir una medalla».[295] En adelante, las brujas de la noche iban a recibir más atención y más distinciones de los mandamases que los otros dos regimientos femeninos o que el resto de unidades de bombardeo nocturno. Entre las muchachas de Bershánskaia había más héroes de la Unión Soviética que en cualquier otro regimiento de bombardeo. Solo las superaban los regimientos de caza. No cabe duda de que se trataba de medallas bien merecidas, y de hecho, cabría decir que no es que ellas recibieran demasiadas, sino que a los demás se les otorgaron demasiado pocas.

Poco después de la visita de Tiulénev, la comandante recibió una carta de Vershinin, al mando del 4.º ejército aéreo, que comenzaba con un solemne: «¡Camarada Bershánskaia y el resto de águilas temerarias, gloriosas hijas de la Patria, intrépidas pilotos, mecánicas, armeras y agentes políticas!». El remitente las informaba de que se habían presentado los documentos necesarios para que se les concediese el título de regimiento de guardias, dignidad de inmenso prestigio para cualquier unidad militar. En la misma carta se mencionaba «el interés personal que tiene en toda la unidad el camarada Tiulénev». «Os envío —seguía diciendo— ciertos accesorios, necesarios aunque no comunes, para vuestro bienestar personal. Algunos están acabados, en tanto que otros deberán confeccionarse a partir del material que remito»[296]. El comandante del ejército aéreo estaba resolviendo en persona el problema de la ropa interior para las clases de tropa y las suboficiales.

Las brujas de la noche podían considerarse privilegiadas: otras combatientes tuvieron que esperar a 1944 antes de recibir prendas íntimas femeninas. Hasta entonces habían tenido que componérselas con las camisetas y los calzoncillos de hombre que se les habían asignado. No había provisión alguna de sujetadores; de modo que tenían que coserlos ellas mismas, siempre que dieran con el material adecuado. En realidad, la situación no había sido mucho mejor antes de la guerra. En 1929, la empresa Mosbelio y Lenbelio, que había fabricado ropa interior bien diseñada, había sido absorbida por la voraz Glavodezhda, que se centraba en la manufactura de prendas que pudiesen servir también a los soldados; así que la lencería elegante se convirtió en cosa del pasado.[297] Glavodezhda producía para

todos: militares, paisanos y hasta el número ingente de presos soviéticos. Sus artículos eran casi idénticos con independencia del destinatario, y el abanico del género destinado al sector femenino era limitado en grado excepcional. Así, por ejemplo, el manual que exponía la norma de la Comisaría del Pueblo de Industria Ligera solo recogía un diseño de sujetador, «sin pinzas». Las damas elegantes, claro está, tenían sus modos de eludir esta situación, bien solicitando lencería de diseño de cierto taller experimental de Moscú, bien encargándola en secreto a una costurera particular que cosiera en su domicilio. El resto tenía que conformarse con lo que había.

Las jóvenes que servían en las fuerzas armadas dependían de las prendas íntimas que hubiesen podido llevar consigo de sus hogares en el momento de partir hacia la guerra. A algunas les llegaban mudas en paquetes remitidos por sus madres. La de Faina Pleshivtseva le envió en cierta ocasión un conjunto de bragas y sujetadores que había confeccionado a la carrera no solo para ella, sino también para su amiga Valia Krasnoshiókova, quien lo agradeció en el alma.[298] Además, por supuesto, durante la guerra, las soldados se hicieron su propia ropa interior, para lo cual estaban muy solicitados los paracaídas por estar hechos de seda. En el regimiento de bombardeo nocturno, esta práctica provocó un incidente de gravedad que bien pudo haber llevado a Vershinin a abordar personalmente la cuestión.

Todo ocurrió cuando dos armeras decidieron tomar a tal fin material nuevo en lugar del que procedía de artefactos capturados o recuperados. Abrieron una bengala de las que se empleaban para iluminar un blanco antes de bombardearlo y le sacaron el paracaídas para hacerse bragas y sujetadores.[299] Una de sus amigas del regimiento las denunció, y lo cierto es que, si bien merecían probablemente que las acusaran —pues habían cometido un acto de irresponsabilidad gratuita, sobre todo en tiempos de guerra—, huelga decir que la delatora no tenía la menor idea de cuáles iban a ser las posibles consecuencias. De haber sido pilotos, las habrían degradado y habrían podido cumplir la pena en su unidad, pero al ser armeras, el tribunal militar las sancionó con diez años de prisión. Su futuro habría sido muy desdichado de no haber intercedido Vershinin, comandante del 4.º ejército aéreo, quien mencionaba el episodio en su carta: «En lo que respecta a las dos niñas que incurrieron en yerro, deja que sigan trabajando en paz, y formula en un futuro una solicitud para que se elimine su historial delictivo. Estoy convencido de que, como las demás, se harán merecedoras a la postre del reconocimiento gubernamental».[300]

Esta no fue, en absoluto, la única ocasión en la que alguien con gran poder intervino en el funcionamiento de la maquinaria despiadada e indiscriminada del Estado soviético. Los espadones que acudían al rescate de personas que no podían considerarse, en conciencia, culpables de ningún delito grave pasaban por seres casi milagrosos en la opinión de sus subordinados. Aun así, los motivos que llevaron a Vershinin a perdonarlas se basaban en la percepción universal de la debilidad femenina, precisamente cuando las jóvenes de Raskova estaban luchando por el

derecho a ser iguales que los hombres. De resultas de su intercesión, las dos muchachas vieron suspendidas sus penas y pudieron seguir formándose hasta alcanzar la condición de navegantes. Una de ellas, Tamara Frolova, murió abrasada en su aeroplano durante el asalto a la Línea Azul de los alemanes.

26

«¿QUÉ SON: MUCHACHAS, O ESPANTAPÁJAROS DE UN HUERTO?»

«Voy a hacer una tarta», anunció Nina Shebalina, quien incluso en Stalingrado tenía claro cuáles eran sus prioridades.[301] En las escasas semanas que habían pasado en el frente con el 9.º regimiento de guardias, Valia Krasnoshiókova había entablado con ella una amistad tan grande que estaba convencida de que podía confiarle la propia vida. Nina era una joven robusta de cabello castaño claro y actitud segura y afable. Poseía una gran personalidad, un intelecto penetrante y un corazón animoso, y no acostumbraba hablar en vano. Pero ¿una tarta? ¿De dónde diablos iba a sacar los ingredientes? «Eso ya lo veremos —aseveró—, pero tenemos que celebrar sin excusa el aniversario de la Revolución el 7 de noviembre».

Al llegar al poder, los comunistas eliminaron todas las fiestas «zaristas» a excepción del Año Nuevo y no tardaron en crear otras nuevas para sustituirlas: el Día Internacional del Trabajo, celebrado el primero de mayo; el Día de la Juventud; el Día Internacional de la Mujer, que no lo era tanto, ya que se observaba no solo en la Unión Soviética, el 8 de marzo, y por supuesto, el aniversario de la Revolución de Octubre, ocurrida el 25 de dicho mes de 1917. Ese día, como en el del Trabajo, se organizaban manifestaciones de obreros que marchaban en columnas disciplinadas con banderas rojas, retratos de Stalin y pancartas con diversos lemas. Había bandas de música y mítines solemnes. En dos décadas de régimen soviético, el pueblo había olvidado que las manifestaciones debían ser procesiones espontáneas de sentimiento popular, pues las autoridades las planificaban y habían hecho obligatoria la asistencia. Reinaba una atmósfera jubilosa, y cuando acababa la parte oficial, los participantes regresaban a sus hogares a fin de proseguir la celebración con sus familias. Todos hacían lo posible por poder tener la mesa bien surtida para la ocasión y disponer de la vodka necesaria. El pueblo necesita festividades, y el 7 de noviembre de 1942, la mayor parte de las mujeres soviéticas estaba resuelta, igual que Nina Shebalina, a hacer una tarta, por más que, como ella, no tuviera con qué.

Un mes antes, en el infierno de Stalingrado, a ninguna de las de la escuadrilla de Raisa Beliáieva se le habría pasado por la cabeza celebrar nada, pero en Zhitkur, aun cuando para la mayoría seguía siendo todo igual de difícil y caótico que en cualquier

otra población del frente, los días resultaban menos frenéticos para las muchachas. Vladímir Lavrinenkov recordaría el resto de su vida «las cabañitas, las sandías, los camellos y el horizonte sin confines de aquella zona».[302]

En vista de lo ardua que era la vida para el paisanaje local, y en particular para los refugiados, las mecánicas no se quejaban de su suerte, por exigente que siguiera siendo su ocupación, pese a lo insatisfactorio de sus condiciones de vida y la calidad de la comida que recibían (a todo lo cual, por si no fuera suficiente, habían ido a sumarse los piojos, con los que eran incapaces de acabar).[303] Las pilotos seguían recibiendo, también allí, raciones decentes, pero las mecánicas subsistían a base de rubias, sobre las que a veces echaban aceite de motor, y solo en muy contadas ocasiones añadían arenque a su dieta. No habían visto carne fresca desde los días de servicio en el 437.º regimiento. En aquella ocasión, al ver carne y huesos en sus platos, no faltó quien adivinara que estaban a punto de comerse a *Pashka*, la camella que les había acarreado el agua desde el Volga. Tras las heridas que recibió durante un bombardeo habían tenido que sacrificarla, pero lo cierto es que gracias a ella tuvieron un festín digno de un zar.[304]

Los pilotos del regimiento de Shestakov con los que tenían buena relación les cedían a veces en secreto parte de sus raciones. Cuando iban a salir a una misión, Lilia Litviak y Katia Budánova dejaban a las mecánicas pan en un clavo puesto en la pared.[305] Sin embargo, nadie iba a olvidar jamás la tarta del 7 de noviembre de 1942, que sería la única que probasen en toda la guerra. Todas las muchachas, sin importar su posición, colaboraron para reunir los ingredientes. Como el pan escaseaba en los alrededores y estaba, por lo tanto, racionado, atesorándolo junto con otros productos tuvieron algo con lo que hacer trueque a cambio de huevos. Estos eran difíciles de encontrar, y tuvieron que adquirirlos uno a uno. Del mismo modo, obtuvieron leche y crema agria. En el comedor, pedían que les sirviesen aparte el azúcar del té para así poder guardarlo. También reservaron los «cien gramos» (de vodka) que les correspondían a diario en el frente por orden de Anastás Mikoián, comisario del pueblo de Industria Alimentaria, con la intención de trocarlos por huevos, leche y azúcar hasta que reunieron cuanto necesitaban. A su celebración del aniversario de la Revolución solo estaban invitadas las mujeres. La estafeta de campaña acababa de repartir una remesa de cartas, y quienes habían recibido correspondencia leyeron en voz alta el contenido, pues a quienes procedían de pueblos y ciudades situadas en territorio ocupado no podían enviarles nada sus familias. La tarta salió exquisita y les permitió celebrar la festividad como estaba mandado.[306] También a su alrededor estaban cambiando en general los ánimos. Aunque no se había anunciado nada, todos sabían que se estaba preparando una ofensiva soviética de relieve. En Zhitkur se estaban concentrando tropas.

Un día de octubre frío y nublado se apareció a las mecánicas un san Jorge soviético. «¡Chicas, a formar!», les ordenó alguien que llegó corriendo a los aeroplanos casi sin resuello. Sin tiempo para cambiarse, se apresuraron a salir de la

pista tal como estaban, «despeinadas y vestidas con los pantalones acolchados y las chaquetas de trabajo». Se colocaron en fila y «recorrió nuestra formación dos veces de cabo a rabo un hombre que llevaba un gorro alto de pieles de astracán y hombreras de general». El extraño se marchó sin articular palabra. Más tarde supieron que se trataba nada menos que del general Gueorgui Zhúkov, una de las figuras más importantes de la guerra. Sus superiores les hicieron saber que aquel representante del cuartel general del mando supremo no se había llevado muy buena impresión. «¿Qué son —se ve que había preguntado—: muchachas, o espantapájaros de un huerto?». Llevaban las guerreras, como siempre, llenas de grasa y no habían tenido tiempo de salvar los varios kilómetros que las separaban de su alojamiento para asearse, pero, claro está, nadie pudo explicárselo.[307] Al parecer, Zhúkov ordenó que les proporcionasen la vestimenta adecuada, botas de su talla y abrigos. Sin embargo, para cuando se dio con todo ello habían transferido a las muchachas a un regimiento diferente.

Si en tiempos de paz los dirigentes de la URSS se aseguraban de mantener a Zhúkov bien alejado del poder por considerarlo un rival demasiado peligroso, cuando la nación se vio a un paso del desastre, no dudaron en recurrir de pronto a él y brindarle todos los poderes que necesitaba para salvar la situación. Tras la guerra ocurrió algo similar cuando, en junio de 1953, fue él quien recibió el encargo de arrestar a Lavrenti Beria, instigador y ejecutor de las purgas estalinistas, en plena reunión del Consejo de Ministros de la Unión Soviética.[308] Le habían advertido que era peligroso, podía estar armado y era experto en lucha cuerpo a cuerpo, aunque él ya sabía perfectamente a quién se enfrentaba. El arresto del verdugo insaciable de Stalin, que había tenido a toda la URSS postrada por el terror, fue el momento de gloria de Zhúkov. Cuando sonó la campana, la señal acordada, irrumpió en la sala con varios generales y, apuntando a Beria con su pistola, le ordenó que levantase las manos. Este quedó blanco como la pared, y el recién llegado, mirando de hito en hito a los ojos aterrados de su enemigo, dijo con un cumplido sentido del espectáculo: «¡Se acabó el juego, hijo de perra!».

Fundándose en la experiencia adquirida durante la Primera Guerra Mundial, sacó al detenido del Kremlin con total discreción, amordazado y tumbado en el suelo de un vehículo en el que introdujo también a varios generales bien conocidos por la guardia de la ciudadela para evitar que sus seguidores tratasen de rescatarlo.[309]

Zhúkov recibió el mando del frente de Leningrado el 11 de septiembre de 1941, aunque a esas alturas no podía hacerse nada para salvar la situación, y por lo tanto, fue incapaz de evitar el cerco alemán. Con todo, se las compuso para estabilizar la línea del frente y garantizar la resistencia de la ciudad sitiada. Moscú ya estaba amenazada, y a Zhúkov lo trasladaron al sector central. En calidad de comandante del frente occidental, consiguió, junto con el general Iván Kónev, frenar el avance germano a escasa distancia de la capital. A continuación, emprendió los contraataques del sector del centro conocidos como ofensivas Rzhev-Viazma y Rzhev-Sichiovka. Si

ninguno de los dos es célebre es precisamente porque fracasaron. Sin embargo, consiguieron desviar una porción considerable de las fuerzas alemanas que combatían en Moscú, que se libró así del peligro. La siguiente campaña de Zhúkov fue la batalla de Stalingrado.

A finales de agosto de 1942 fue nombrado primer vicecomisario del pueblo para la Defensa, con el objetivo de encargarse de la contraofensiva soviética. Sobraban motivos para requerir su presencia, pues el fracaso del frente de Stalingrado en noviembre de aquel año hubiera resultado calamitoso.

En cierta ocasión, Dmitri Panov, comisario del 85.º regimiento de caza, vio horrorizado a un soldado georgiano de ceño fruncido que, de pie ante los barracones de Zhitkur, arrancaba una a una y sin prisa las páginas de un ejemplar ya medio destrozado del equivalente soviético de la Biblia: la *Historia del Partido Comunista* (bolchevique) *de la URSS*. Las estaba usando para encender una fogata en la que cocinar cualquier porción de alimento con la que pretendía complementar sus raquíticas raciones. Aunque semejante sacrilegio bien podía llevar al infractor ante el paredón, Panov se limitó a tratar de espantarlo a gritos. El otro, impertérrito, le contestó que «dudaba que fuese a necesitarlo más, ya que la causa que defendía el Ejército Rojo estaba condenada al fracaso». De hecho, tal cosa era cierta respecto de casi todos los soldados a los que se envió a Stalingrado. De los diez mil que conformaban la división del general Rodímtsev, que desempeñó una función destacada en la batalla, solo salieron con vida 320.[310] Las fuerzas germanas, sin embargo, también se estaban agotando. Sus divisiones, ya faltas de personal en el momento en que se embarcaron en la contienda durante el verano, se vieron mermadas a un ritmo desastroso y no disponían de refuerzos a los que acudir.

Las tropas alemanas habían avanzado en un primer momento hasta hacer regresar a los soviéticos al Volga. Estos emprendieron dos contraofensivas a principios del mes de octubre, pero ambas fracasaron. Llegado el 7 de noviembre, aniversario de la Revolución, apenas quedaba en manos de la URSS una angosta faja de la margen occidental del río. Sin embargo, el marcado descenso repentino de las temperaturas fue a minar la moral de los soldados alemanes, que en su mayoría no disponían de las prendas de abrigo adecuadas. Aun así, los defensores de Stalingrado hubieron de hacer frente a nuevas dificultades cuando el Volga comenzó a helarse y complicó el envío de municiones, víveres y refuerzos a la ciudad. Los soldados soviéticos supervivientes quedaron separados por dos bolsas estrechas que, sin embargo, no acabaron con la resistencia, sobre todo en las fábricas del sector septentrional de la ciudad y la cota 102.0, conocida por la población como Mamáiev Kurgán («túmulo de Mamái», caudillo tártaro del siglo XIII). Se trataba de la colina más alta de Stalingrado, desde la cual se dominaba toda la ciudad. Mientras observaba los bombarderos Stuka remontar vuelo tras sus picados a una altitud tan baja que hasta podía distinguir la cabeza de los pilotos alemanes, Borís Yeriomin reparó en una anciana que tiraba de una cabra amarrada a una cuerda y vio que ya tenía parte de sus

pertenencias guardada en un hueco de debajo del viaducto.

—¿Adonde va usted con la cabra, abuela?

—Al recoveco aquel del puente, a protegerme de esos bellacos.

—Debería cruzar al otro lado del río —le dijo.

—¿Cómo voy a dejar mi casa? Una está ya muy mayor. Mejor espero debajo del puente a que se acabe esto —respondió la señora.[311]

Probablemente estaba en lo cierto: ¿qué probabilidades tenía de pasar el Volga sana y salva? Y en caso de lograrlo, ¿qué destino le aguardaba en la otra orilla? ¿Quién iba a poder detenerse a cuidar a alguien en su estado?

Borís Yeriomin volvió treinta y tres años más tarde a aquella colina manchada de sangre en la que, según dicen, se había enterrado en fosas comunes a 38 000 soldados soviéticos tras el combate.[312] Solo los cielos saben lo que pudo ser del soporte del puente hacia el que había arrastrado a su cabra la anciana. Yeriomin no quiso hablar con nadie: solo deseaba visitar en silencio el monumento bañado por el sol mientras recordaba aquellos días de comienzos de noviembre de 1942.

Al recordar aquella época en sus memorias no menciona un artículo publicado en el diario *Halcones de Stalin* que debió de conocer y que hubo de revestir no poca importancia para él. Se titulaba «Héroes de Stalingrado» y apareció en una edición especial conmemorativa del vigésimo quinto aniversario de la Revolución para prodigar elogios a un conjunto de pilotos entre los que se contaban tres de sus protegidos: Aleksandr Martínov, Iván Zapriagáiev y Alekséi Salomatin.[313] Después de la batalla de Stalingrado los hicieron héroes de la Unión Soviética. Más tarde, cuando él se hallaba al mando de un regimiento, se dieron rumores de que Yeriomin solo proponía a sus aviadores para que les otorgasen un galardón si lo incluían también a él entre los candidatos, como si sintiera envidia del éxito de otros.[314] Lo cierto, sea como fuere, es que, si bien él luchó con arrojo en Stalingrado, nunca lo hicieron héroe.

El *Halcones de Stalin* publicó un colage de fotografías de pilotos que se habían cubierto de gloria durante aquella batalla: Iván Kleshiov, Mijaíl Baránov, Iván Izbinski y diez más, entre los que se incluían Zapriagáiev y Martínov. Falta la de Alekséi Salomatin, bien por falta de espacio, bien porque, por superstición, se negó a posar. En el artículo, de hecho, se le dedica un párrafo de extensión considerable. El periodista, S. Nagorni, asevera que en Stalingrado supo seguir con gloria la tradición del renombrado grupo de Yeriomin. Salomatin había derribado diez aeroplanos en solitario y otros 19 en colaboración. Hizo saber al reportero que en cierta ocasión, mientras perseguía a un Messerschmitt, lo atacó otro desde arriba. Se lanzó en picado para recuperarse «tan cerca del suelo que la hélice estuvo a punto de cortar los matorrales». Inmerso en la persecución, el piloto alemán «no se dio cuenta de que no le quedaba altura y no tuvo tiempo para enderezarse». El avión enemigo se estrelló y

estalló. «La cosa —explicó Salomatin con una sonrisa taimada— es que yo hice el picado siguiendo la dirección del barranco, y él, el muy idiota, lo hizo en transversal. Esa fue su perdición. Además, yo llevaba un Yak, que es mucho más ágil que un Messer»[315].

Era frecuente que no fuera cierta ni la décima parte de lo que contaban los artículos acerca de las hazañas de los pilotos soviéticos. A estos les gustaba fanfarronear, a los periodistas adornar los relatos, y los directores de los periódicos recibían ambas actitudes con los brazos abiertos. No obstante, al leer el párrafo citado da la impresión de estar escuchando las palabras de Alekséi Salomatin y de que cuanto está escrito responde de veras a lo que ocurrió, a excepción de alguna que otra exageración perdonable del piloto. Nagorni no cambió nada de su descripción, no del todo correcta desde el punto de vista gramatical, aunque muy gráfica. Salomatin, intrépido piloto de caza, era muy capaz de abandonar un picado en el instante mismo en que la hélice estaba «a punto de cortar los matorrales». Le encantaba arriesgarse, aun cuando no hubiera necesidad alguna para ello. De hecho, sus temerarias acrobacias le costarían la vida unos meses más tarde.

27

«NI SIQUIERA TENÍAMOS QUE BUSCAR EL BLANCO»

La noche del 18 de noviembre de 1942, Borís Yeriomin recibió órdenes de hacer formar a los de su escuadrón y participarles un comunicado del consejo militar del frente de Stalingrado. Los despertaron sin explicación alguna, y en las filas reinaba el desconcierto: «¿Qué ha pasado?»; «¿Qué hacemos aquí?». Sin embargo, cuando el comandante comenzó a leer, quedó fuera de duda la importancia del momento: el frente había concentrado ya todos sus recursos y se disponía a atacar. Al terminar, Yeriomin tenía un nudo en la garganta. Llevaba cuatro meses en aquel lugar, viviendo en un estado de tensión continuo en aquel combate a muerte en el que había visto caer uno tras otro a sus amigos, y por fin iban a tomar la ofensiva. Entendía a la perfección que sus subordinados se pusieran a «dar gritos y vítores eufóricos» tras oír las órdenes, porque él participaba de la misma agitación turbulenta, «una mezcla de dolor por las pérdidas, recuerdos afligidos y esperanzas de victoria».[316]

Los sargentos de las fuerzas de tierra proporcionaron ropa interior limpia a sus soldados, entre los cuales se había disipado la apatía. «¡Al fin íbamos a emprender el ataque! De las cocinas salía humo. Nos iban a dar comida caliente. ¡Volvíamos a estar vivos!»[317].

Cuatro días después del comienzo de la operación Urano, el cerco se fue cerrando en torno al 6.º ejército alemán del general Paulus. Los soldados que combatían en la estepa se enfrentaban a una experiencia por demás desalentadora. Si en la ciudad había sótanos en los que poder refugiarse, y al menos era posible dar con algo que llevarse a la boca, a los que servían en aquel páramo no les quedaba más opción que excavar madrigueras, pozos de tirador o simplemente hoyos en la nieve cuando el suelo estaba helado. No tenían calefacción, pues carecían de la leña que les proporcionaba en Stalingrado la madera procedente de las casas en ruinas. Tampoco había otro modo de llevar alimento al 6.º ejército agonizante que no fuera por aire.

Por todo el Ejército Rojo y la retaguardia soviética se extendió un sentimiento de alborozo a la espera de que las tropas cayesen sobre los alemanes que habían quedado atrapados en lo que aquellos denominaban un «caldero». Los comandantes de las fuerzas terrestres encomendaron a sus subordinados la misión de someter al enemigo

a una presión brutal, y los de las aéreas ordenaron a los suyos que impidiesen la entrega de provisiones aerotransportadas a las unidades asediadas. Timoféi Jriukin, al frente del 8.º ejército aéreo, dejó claro que el cometido principal de los regimientos de caza consistía en evitar que los alemanes hicieran llegar víveres o municiones a aquellas tropas; de modo que debían derribar toda aeronave de transporte con la intención de condenar a morir de hambre a los doscientos cincuenta mil soldados alemanes atrapados en la bolsa.

Aun sin la amenaza de los cazas soviéticos, habría sido imposible aprovisionar cabalmente por aire al ejército sometido a envolvimiento, pues tal cosa habría exigido lanzar a diario setecientas toneladas de cargamento. Göring, que sabía muy bien que la pretensión de hacer llegar semejantes cantidades resultaba pecar en exceso de idealista, garantizó, sin embargo, a Hitler que lo haría. Al oficial al mando del transporte aéreo alemán, que advirtió de que sus aeroplanos solo iban a poder hacer frente, a lo sumo, a la mitad de dicha cantidad, no se le hizo ningún caso. El 7 de diciembre, el día más próspero para sus aviones, aterrizaron dentro de la bolsa 135 aparatos que lograron entregar 362 toneladas. El 9, sin embargo, de los 157 que se enviaron no hubo uno solo que consiguiera tomar tierra.[318] En total, los grupos de abastecimiento aéreo no consiguieron proporcionar a las tropas alemanas rodeadas sino la quinta parte de cuanto necesitaban como mínimo. La falta de municiones condenó a los carros de combate y a la artillería a la inacción o a operar de manera ineficaz, y los soldados comenzaron a pasar hambre. En diciembre, la ración de pan que se distribuía en el frente se redujo a doscientos gramos diarios, en tanto que los servicios de apoyo destinados en la retaguardia podían considerarse afortunados si recibían cien.[319]

Las unidades de caza soviéticas se entregaron de inmediato a derribar aviones de transporte, misión que los del 8.º ejército aéreo consideraban «divertida». El que los aparatos alemanes volaran, a lo sumo, con un acompañamiento escaso de cazas permitió por fin a los pilotos de la URSS tomar venganza. Sus cazas y bombarderos de ataque a tierra no tardaron en centrar su atención en Pitómnik, localidad situada a cien kilómetros de Stalingrado que albergaba el aeródromo más importante a la hora de abastecer a los de «la bolsa». En un lado del campo de aviación comenzó a extenderse un cementerio de aeronaves germanas derribadas o carbonizadas. Los heridos aguardaban demacrados y congelados a que los trasladasen. En el momento de embarcar, se producían reyertas cuando los que aún podían caminar trataban de subir a bordo a hurtadillas y apear a los más graves, y las autoridades tenían que someterlos a la fuerza. Muchos de cuantos se hallaban en peor estado murieron antes de que les llegara el turno de ser llevados al avión, y sus cadáveres fueron acumulándose en los alrededores de las tiendas del hospital de campaña que bordeaban las pistas. Tan pavorosa era la visión de estos hechos, que los pilotos de transporte no querían sino escapar cuanto antes de aquella situación desesperada y regresar a algo semejante a la normalidad, por más que supieran que los estaban

esperando las baterías antiaéreas y los cazas soviéticos.

Cuando el vuelo en grupo se volvió demasiado peligroso, los alemanes comenzaron a emprender salidas en solitario y nocturnas. Un número sustancial de sus aviones de transporte se perdió cuando irrumpió en su base aérea de Tatsínskaia el 24.º cuerpo blindado de la Unión Soviética, acción que hizo más desesperada aún la situación de las unidades alemanas que trataban de defenderse en el caldero. Se intentó lanzar provisiones en paracaídas, pero era demasiado frecuente que los colosales cilindros de cartón en que se contenían acabasen por caer en las posiciones que defendían los soviéticos, quienes estaban encantados de recibir artículos de lujo tan insólitos para ellos como chocolate, jamón y embutidos alemanes, cigarrillos o coñac francés. Los envíos de municiones se acogían con mucho menos entusiasmo.

Dmitri Panov, comisario del 85.º regimiento de caza, que había sobrevivido a los combates que habían empeñado sus camaradas y él entre 1941 y 1942 con aeroplanos anticuados, no pasó por alto que, después de tantas pérdidas, la superioridad aérea estaba pasando al fin a manos de los soviéticos, pero tampoco dejó de reconocer que las dotaciones de las aeronaves alemanas de transporte contra las que batallaban estaban protagonizando verdaderos «actos de heroísmo» al acometer «día y noche misiones suicidas a través de un yermo de nieve inabarcable».[320]

Aunque los pilotos de la 268.ª división aérea de caza de Borís Sídnev no habían dejado de interceptar bombarderos enemigos, en aquel momento también era frecuente que escoltasen a los propios en sus misiones de ataque a tierra, que tenían por objetivo las tropas y la artillería que estaba reuniendo Paulus con la intención de tratar de romper la bolsa en que se hallaban atrapados y llegar hasta las unidades del general Von Manstein. «Ni siquiera teníamos que buscar el blanco», aseveraba Panov. Con aquel tiempo gélido, los alemanes delataban sus posiciones con las columnas de humo que generaban al tratar con desesperación de calentarse.[321] En cualquier caso, resultaba punto menos que imposible ocultarse en la estepa desértica, en donde los árboles y los matorrales solo crecían en las quebradas. Los comandantes de los bombarderos de ataque a tierra asignaban a cada escuadrón un barranco o una concentración de tropas germanas diferente. A estas alturas no les resultaba difícil deshacerse de cualquier Messerschmitt que tratara de acudir al rescate. El cambio había sido notable en opinión de Borís Yeriomin y Dmitri Panov, que habían estado combatiendo desde 1941. «Una guerra divertida», fue la expresión que usó el último para describir las misiones. Tal cosa, sin embargo, no sirvió para mitigar el dolor: «¡Cuánto hemos tenido que sufrir para que se nos volviera más amable la suerte!». Era una diversión un tanto ominosa, aunque lo cierto es que los pesares les habían endurecido el corazón. Mientras regresaba de una misión de bombardeo, Panov contemplaba con satisfacción los montones de cadáveres que habían quedado desperdigados al fondo de la quebrada de Stalingrado.

Raisa Beliáieva escribió a una amiga durante este período:

Querida Yevguenia:

Estoy por fin en el frente: se ha cumplido mi deseo. He derribado dos cazas enemigos, aunque a mí también me han alcanzado una vez. Por suerte, conseguí saltar después de que se incendiara mi avión. Yevguenia, solo pienso en mi amor. Solo ansío una cosa: luchar por mi país y la felicidad de tantos, y por hacer que llegue antes el día en que por fin podré verlo, una vez que hayamos expulsado de nuestro suelo a esos buitres.[322]

Años más tarde, Masha Kuznetsova, la única aviadora de la escuadrilla de Beliáieva que vivió para conocer el final de las hostilidades, expresó sorpresa ante el hecho de que aun en circunstancias de tamaña tensión «pudieran seguir sintiéndose todos felices de estar vivos».[323] Eran jóvenes. Los pilotos se reunían para entonar sus canciones favoritas, ponían a funcionar el gramófono «y hacían que en la estepa sembrada de cráteres se oyeran los compases de foxtrots y tangos. Sonaban *Champagne Bubbles* y *Río Rita*, y entonces alguien tomaba un acordeón y bailaban *Tsiganochka* ["La niña gitana"]». En esto último, Katia Budánova no le iba en zaga a su amiga Lilia Litviak, y gustaba de tontear si alguien llevaba a muchachas de los alrededores a una de aquellas veladas. Se acercaba a una de ellas para invitarla a bailar presentándose con el nombre de varón de Volodia. Las jóvenes se sentían atraídas de inmediato por aquel piloto bien parecido de uniforme entallado, rizos rebeldes y una sonrisa amplia de dientes perfectos. En cierta ocasión se echó a reír mientras contaba adonde la llevó una vez aquel juego. Sin salirse del papel de apuesto galán, acompañó a su casa a una de las chicas. Llegados a la puerta, esta no parecía tener muchas ganas de despedirse de «Volodia». A Katia se le estaban enfriando los pies, y estaba buscando la manera de despedirse cuando la otra la abrazó y se lanzó a besarla. La piloto salió huyendo.[324]

La escuadrilla de Beliáieva había encajado bien en el 9.º regimiento, con cuyos pilotos habían entablado amistad sus integrantes, si bien su futuro seguía sin resolverse. Shestakov había dejado claro mucho antes que no se iban a quedar en su unidad. Durante este período hubo una salida en particular que tuvo consecuencias de relieve para ellas, pero la información de que disponemos al respecto es fragmentaria y contradictoria. Aunque en aquel momento estaba operando toda la escuadrilla femenina de cazas, Masha Kuznetsova no dejó testimonio alguno al respecto, y Beliáieva, Litviak y Budánova morirían antes de que transcurriera un año. Los alemanes habían emprendido una de sus incursiones a la estación de Eltón, esta vez con bombarderos Heinkel escoltados por cazas. A la comandante la alcanzaron y consiguió saltar, en tanto que las otras tres siguieron luchando. Raisa Beliáieva regresó al regimiento pocos días después.[325] Resulta curioso que todos los testimonios que han llegado a nosotros ofrezcan relatos diferentes de lo que ocurrió. En uno leemos que Beliáieva recibió heridas durante un vuelo de adiestramiento[326]. En otro, que la abatieron y tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso.[327] En cambio, las veteranas del regimiento femenino de caza escribieron, fundándose al parecer en lo que les había dicho Beliáieva, que saltó.[328] En los documentos del 9.º regimiento no

hay información al respecto, porque la piloto no pertenecía oficialmente a él; y por igual motivo tampoco hallamos nada en los del 586.º de caza, ya que se entendía que su escuadrilla estaba adscrita temporalmente a aquel.

Si antes de perder su aeroplano había abrigado aún la esperanza de poder granjearse la confianza de Shestakov y permanecer en su unidad, tras el incidente Beliáieva debió de renunciar a toda ilusión. Se le dio a entender que no se iba a reemplazar el avión caído, y su superior tomó como pretexto su estado de salud para no dejarla volar de nuevo. Ella sabía bien que no era el motivo real. En su opinión, no tenía sentido permanecer en el 9.º regimiento. Lo más probable, dadas su personalidad imperiosa y su ambición, es que estuviera harta, sin más, de que las tuvieran por inferiores a los pilotos varones. Había llegado el momento de adoptar una decisión, y eso fue lo que hizo: resolvió regresar al regimiento femenino y formar de nuevo su viejo escuadrón con la escuadrilla de Necháieva, que había perdido a su comandante, y la suya propia.[329] Aleksandr Grídnev, el nuevo oficial al mando del 586.º regimiento, tampoco veía la hora de ver volver a sus pilotos y aeroplanos a su unidad de origen. Tras la muerte de Klava Necháieva, el episodio de Beliáieva fue la gota que colmó el vaso y que llevó a Grídnev a entrar en acción.[330] Los mandamases de la división de defensa aérea cursaron la orden requerida, pero al tener noticia de la decisión, Klava Blinova y Tonia Lébedeva informaron a Olga Shájova de que no tenían deseo alguno de dejar la unidad de los hombres para volver al 586.º regimiento. Las de la propia escuadrilla de Beliáieva tuvieron una reacción idéntica: Masha Kuznetsova, Lilia Litviak y Katia Budánova no albergaban intenciones de hacer el equipaje.[331]

28

«DICEN QUE BORÍS YERIOMIN NOS TIENE MIEDO»

A principios de diciembre, informaron al 9.º regimiento de que iba a trasladarse a otro aeródromo mucho más próximo a Stalingrado. El pueblo más cercano era Zeti, que acababa de ser liberado. La escuadrilla de Beliáieva debía regresar unos días más tarde al regimiento femenino, apostado en Anísovka. Valia Krasnoshiókova y Nina Shebalina se mostraban reacias a dejar a los pilotos varones, que aún parecían necesitar su ayuda, pero también estaban deseando volver a ver a las amigas de su antiguo regimiento y estar con ellas cuando comenzasen las misiones de combate, cosa que, al decir de Beliáieva, iba a ocurrir de un momento a otro. Tampoco faltaban consideraciones prácticas: si volvían al regimiento femenino de caza, las dotarían, al fin, de uniformes nuevos. Al cabo, sin embargo, quiso el destino interponerse y separar a las dos amigas, que no volverían a encontrarse hasta después de la guerra.[332]

«¡Arriba, Valia!». La joven abrió los ojos y vio a Faina Pleshivtseva. ¿Por qué la despertaban? Aún era de noche: todo estaba a oscuras, frío y sumido en un silencio absoluto. Las demás dormían. Faina se lo explicó todo entre susurros, aunque resultaba tan extraño que Valia, aún adormilada, tuvo dificultad para encontrarle sentido.[333] El 9.º regimiento iba a trasladarse a su nuevo destino, y Litviak y Budanova habían decidido seguirlo en lugar de regresar a la unidad femenina con Beliáieva. Querían que Pleshivtseva y Valia las acompañaran para poner a punto sus aparatos y, en ese mismo instante, necesitaban que acudiesen sin ruido al aeródromo y lo dejasen en disposición de volar. Mientras se vestían con tanto sigilo como rapidez, Valia tomó conciencia de adonde la estaban llevando. No acababa de entender por qué había acudido precisamente a ella Pleshivtseva, porque no las unía una gran amistad, pero a fuer de persona responsable, jamás se le habría pasado por la cabeza negarse; Budánova y Litviak eran oficiales; eran ellas quienes daban las órdenes, y de ellas era la responsabilidad.

Pero ¿cómo podían haber decidido hacer algo tan intolerable? ¿A cuál de las dos se le había ocurrido escurrir el bulto y apropiarse de dos aviones de combate para llevar a cabo sus planes? En realidad, esa clase de cosas ocurría con más frecuencia de lo que cabía imaginar, sobre todo hacia el final de la guerra, cuando el deseo de

entrar en acción empujaba a los pilotos a apropiarse de un aeroplano y volar con él hacia el frente. Aunque podían recibir un castigo por semejante conducta, no era lo más frecuente. Quizá semejante indulgencia pueda parecer desconcertante en una entidad como las fuerzas armadas, más bien propensa a imponer una disciplina severa, y sin embargo, los pilotos pertenecían, sin lugar a dudas, a una casta exenta de las normas que se aplicaban al resto.

Dado que los pilotos soviéticos no disponían de anticongelante para los motores de los aeroplanos, Valia y Faina tuvieron que pasar un buen rato en el interior de los aparatos a fin de calentarlos. Al fin aparecieron Litviak y Budánova y las informaron de que estaban a punto de cargar el avión de transporte Lisunov Li-2 (una variante del Douglas DC-3) en el que viajaría el material de la comandancia. En la cola de aquella gigantesca aeronave habían apilado un montón de fundas de avioneta entre las que podían ocultarse. Aquellas cubiertas, tan cálidas como edredones, servían a menudo de manta a mecánicos y técnicos, y envueltas en ellas viajaron Valia y Faina, detrás de cajas de madera llenas de equipaje del puesto de mando. Sin embargo, cuando aquel Douglas soviético se alzó en el aire y comenzó a ganar altitud se hizo evidente que les iba a faltar abrigo ante la corriente de aire que corría en el extremo del avión donde se encontraban.[334]

En realidad, no necesitaban esconderse, ya que Spiridónov, el ingeniero jefe del 9.º regimiento, ya había supuesto que se encontraban allí. «Chicas, ¿dónde estáis? ¡Venga, salid!», les gritó. Más tarde supieron que los mecánicos varones habían negado haber puesto a punto los aviones de Litviak y Budánova. Tras un breve debate, Valia y Faina decidieron que, si no dejaban su escondrijo, los hombres eran muy capaces de abrir la escotilla.

Aún era de noche cuando aterrizaron en Zeti, población calmuca destruida casi por entero. Spiridónov no las reconvino, porque tenía otras cosas en la cabeza. «Chicas, os toca a vosotras recibir a los demás aviones». El viaje de los mecánicos había sufrido retraso, de modo que no había nadie allí para revisar los aeroplanos entrantes. Valia y Faina, por lo tanto, tuvieron que empezar a trabajar antes que nadie, y lo hicieron hasta caer la tarde sin nada que llevarse a la boca, en tanto que los otros tenían pases para el comedor. Yevgueni Dranishev, apuesto héroe de la batalla de Stalingrado, les dio una tableta de chocolate de sus raciones de emergencia. «¿Y si tomamos una onza al día como Raskova?», propuso Valia.

Víktor Nikitin, jefe de estado mayor del 9.º, las hizo llamar aquella misma noche después de todo un día de trabajo extenuante.

—Como desertoras, deberían llevaros ante un consejo de guerra —les dijo con aire severo después de mantener la misma conversación con Litviak y Budánova.

Valia protestó:

—No somos desertoras, sino todo lo contrario: lo que hemos hecho no ha sido huir del frente, sino acercarnos a él.

—¡Qué lista eres! ¿Verdad?

Pese al sarcasmo de su superior, las jóvenes tuvieron claro que iba a dejar que se quedaran y que su ira no pretendía mucho más que guardar las apariencias. Ambas tenían una formación sólida, eran trabajadoras y podían ser muy valiosas para el regimiento. Nikitin, por lo tanto, echó a un lado su cólera y se mostró compasivo:

—¿Habéis comido?

—Sí.

—¿Qué habéis comido?

—Chocolate, como Raskova.

Nikitin, que tenía más cosas que hacer, las envió al comedor de los pilotos. Allí, también por hacer el papel, les pidieron los pases, y aunque Valia dijo no tener idea de dónde los habían dejado, las sirvieron de igual manera.

Era tarde y estaban muy cansadas. Sin embargo, las autoridades no supieron qué responder cuando preguntaron dónde iban a dormir. Al final les dijeron: «¡Meteos en el refugio de los pilotos!». El edificio resultó ser espacioso y de construcción reciente, y los jóvenes que lo ocupaban les dieron una acogida amistosa, aunque divertida. Hicieron un apartado para ellas en un rincón con un trozo de material y les dieron un saco de dormir que habrían de compartir. Acurrucadas en él, no tardaron en entrar en calor y quedarse dormidas.

El vuelo a Zeti representó una experiencia nueva para los pilotos del 9.º regimiento. Entendían que representaba el principio de un largo avance hacia poniente. El de aquel municipio era el primer aeródromo que usaban en un área liberada de manos de los alemanes, y su regimiento era uno de los primeros en regresar a una «tierra que había sufrido mucho, soportado el paso de cientos de carros de combate y ardido por la acción de fuegos inmisericordes».[335]

Todo lo que quedaba del pueblo de Zeti eran tres cabañas en medio de la inmensidad del paisaje raso. La estepa estaba blanca de nieve, lo que hacía que todo pareciera más hermoso y ocultaba a la vista todas las ruinas, los cráteres provocados por las bombas y los carros acorazados y demás vehículos destrozados. El alojamiento destinado a los aviones era mejor que el del personal, ya que los alemanes habían dejado en el aeródromo refugios subterráneos con cubierta de tierra. Una de las tres cabañas se requisó para convertirla en comedor; la otra, para la comandancia, y la tercera, para aposentar a pilotos y mecánicos.[336] A Litviak y Budánova les asignaron un cuartito del edificio del puesto de mando. Para los dos tercios del personal que no cabían en el dormitorio se crearon refugios subterráneos a la carrera. Tras todo un día de trabajo, llegada la noche, la tropa se había construido un sitio en que vivir. Cada escuadrón cavó un hoyo de grandes dimensiones en un terreno que el frío había dejado duro como la piedra para después techarlo con metal procedente de los restos de aviones y vehículos y cubrir el conjunto con tierra y nieve. Los zapadores completaron el alojamiento, instalando estufas pequeñas de hierro. Aunque en la estepa era imposible dar con leña, al día siguiente el batallón de mantenimiento del aeródromo había logrado «procurarse heno y fuelóleo». Por lo

tanto, los refugios no tardaron en convertirse en lugares acogedores sobre los que flotaban densas nubes de humo negro. En el puesto de mando, atestado de personal, no dejaba de sonar el teléfono y podía oírse la voz del jefe de estado mayor Nikitin hablar sin descanso. En una pared de tablones habían fijado mapas del «entorno operativo» que se agitaban con las ráfagas de viento y demostraban que el frente había comenzado ya a desplazarse casi hasta llegar a Kotélnikovo. Los pilotos se arracimaban a su alrededor en espera de órdenes. Se había retirado la nieve de la pista de aviación y se había decidido comenzar los vuelos aquel mismo día. El frío era desesperante, pero Amet-Jan, observando el plano con detenimiento, comentó:

—Si seguimos avanzando a este ritmo vamos a llegar a Alupka a tiempo para las fiestas.

Ante las dudas expresadas por Dranishev, lo miró también a él de hito en hito. Los dos pilotos tenían el rostro ceniciento por el frío y la falta de sueño y habían enterrado la nariz dentro de los cuellos de pieles de sus abrigos.

—Me temo que te has olvidado de quién tiene el dominio de los cielos en esta zona —añadió el tártaro en tono de falsa amenaza.

—Eso no lo duda nadie —repuso Dranischev—: el 9.º regimiento de guardias, en el que sirve el valeroso hijo de Alupka llamado Sultán Amet-Jan.[337]

Aquellos dos aviadores eran los graciosos de la unidad, y todos los presentes prestaron atención a su diálogo, que sin embargo, tuvo que interrumpirse casi de inmediato cuando Nikitin recibió por teléfono las órdenes relativas a su misión de combate: tenían que atacar el aeródromo de Gumrak.

Vladímir Lavrinenkov contuvo el aliento. Su aparato estaba listo para despegar y conocía bien cada uno de los edificios y pistas del campo de aviación de destino. ¿Lo incluirían? Shestakov pronunció su nombre y añadió: «Vas a estar al mando de una escuadrilla de seis aviones».[338] A continuación, les advirtió que en Gumrak se encontraba, cuando menos, la mitad de los aeroplanos de transporte de Paulus, además de numerosos cazas destinados a protegerlos. Si lograban despegar, iban a tener que hacer frente a un combate de los buenos.

Gumrak era el aeropuerto de reserva de las tropas alemanas rodeadas, aunque cada día estaba recibiendo un uso más intensivo —pese al inconveniente que presentaba la escasa longitud de su pista— a medida que las unidades soviéticas avanzaban hacia su aeródromo principal de Pitómnik. Shestakov dio instrucciones de dirigirse a aquel desde el centro de Stalingrado, pues era mejor tomar por sorpresa al enemigo. Lavrinenkov, sin embargo, comprobó desengañado que, a la hora de determinar la posición de los aparatos del grupo, colocó a su escuadrilla muy por encima de las demás para que actuasen de escudo frente a un posible ataque alemán: sería Shestakov quien volaría directamente hacia el objetivo con otra escuadrilla conformada por Amet-Jan, Aleliukin, Koroliov, Bondarenko, Budánova y Serogodski.

El asalto a Gumrak fue todo un éxito: Shestakov incendió un aeroplano de

transporte Junker Ju-52 en el aeródromo, en el que de inmediato se vieron envueltos en llamas otros cinco. El lugar se cubrió de humo denso por el que, de cuando en cuando, asomaban lenguas de fuego.

Los mecánicos llevaron en Zeti una existencia muy similar a la que habían conocido en Zhitkur, basada sobre todo en trabajar, trabajar y trabajar, descansar en un refugio recalentado y visitar los baños raramente. Valia y Faina no cuidaban ya de los aviones de Litviak y Budánova, sino que colaboraban con otras dotaciones y estaban conociendo a otros pilotos.[339] La tripulación de un aeroplano constituía una comunidad cerrada. El mecánico pasaba el día entregado al trabajo agotador y esperando a que regresara su piloto. Si este estaba de buen humor, quizá hablase de lo que había ocurrido durante la misión, aunque tal cosa no era, ni mucho menos, segura. Para conocer los resultados del resto de pilotos se hacía necesario oír lo que decían los otros mecánicos o prestar atención a una conversación ajena, pero Valia, por lo general, solo podía hablar con sus compañeros por la noche, cuando regresaban al refugio atestado, en el que dormían uno al lado de otro, o en el momento en que, a medio despertar, se dirigían de nuevo al aeródromo. Litviak y Budánova cumplían con su cometido en el cielo, en tanto que el de Valia y Faina se hallaba en tierra, y sus caminos no se cruzaban ni en el comedor ni en el dormitorio. Krasnoshiókova solo recibía noticias esporádicas sobre salidas protagonizadas por su unidad, fueran mujeres u hombres.

Si al regimiento de Shestakov lo mandaron al campo de batalla el 9 de diciembre de 1942, llegado el día 11 de diciembre, un grupo conformado por pilotos suyos, incluidos Lavrinenkov, Amet-Jan y Dranishev, y de algunos de otro regimiento, había derribado 18 aviones alemanes de transporte «que, procedentes de la dirección en que se encontraba Kotélnikovo, iban en busca de las tropas alemanas cercadas en Narimán tras pasar por Zeti». Yeriómenko, comandante del frente de Stalingrado, informó de la victoria a Stalin, quien se mostró agradecido a los protagonistas.[340]

No era extraño que los cazas despegaran en el momento en que uno de los observadores informara de la llegada de aviones germanos. Los Yak del regimiento se hallaban bien resguardados en las instalaciones que les habían dejado los alemanes, y los pilotos de transporte de Alemania, que ignoraban la existencia de aquel aeródromo, pasaban por allí a menudo de camino a Stalingrado. Cuando se avistaba al enemigo, los pilotos del 9.º alzaban el vuelo y «atacaban sin volverse siquiera a ganar altitud».[341] Los días en los que derribaban un Ju-52 cargado de alimento llenaban de gozo al coronel Pushkarski, jefe del batallón de mantenimiento de la base aérea, pues estos víveres mejoraban de manera sustancial la calidad del menú.

En cierta ocasión, Lavrinenkov logró abatir dos aeroplanos de transporte seguidos. Uno de ellos cayó cerca del puesto de mando del regimiento y, cuando aterrizó Vladímir, lo llevaron a reunirse con el piloto alemán, que había saltado en

paracaídas. El oficial, un hombre alto y pelirrojo, se quitó el casco, las gafas y la cartera portamapas y pidió que le devolviesen la pistola, ya descargada, para entregarlo todo a Lavrinenkov como mandaba la tradición. Acto seguido, se puso a sacar fotografías de su esposa, sus hijos y sus padres, mientras pedía clemencia con la mirada y una sonrisa conciliadora; que le perdonaran la vida en nombre de quienes figuraban en ellas. Vladímir, que entendía sus motivos, no pudo menos de convencerse de que él nunca se conduciría de ese modo en caso de ser capturado.[342] Sus camaradas y él no sentían inquina ni odio personales respecto de los pilotos alemanes aprehendidos, ni tampoco el impulso de tomarse la justicia por su mano. La única excepción se dio en el regimiento vecino del comisario Panov, el 85,º, cuando un aviador enemigo abatido huyó de su custodia y, un tiempo después, derribaron por segunda vez su aparato. Los pilotos entablaron un breve debate antes de llevarlo a una quebrada de los alrededores y descargar a la vez sus armas contra él para asegurarse de que no volvía a enfrentarse a ellos en los cielos. El comandante y el comisario optaron por no intervenir, pues entendieron la lógica de los pilotos y juzgaron que, dado el contexto, bien podían dejar pasar aquel derramamiento de sangre.[343]

A aquel día próspero en que vio caer dos aviones enemigos lo siguió, como ocurría a menudo, uno no tan feliz para Vladímir. Llevaba por compañera de vuelo a Katia Budánova cuando los avisaron de que habían divisado un grupo de bombarderos Heinkel.[344] Lo más probable era que el enemigo los hubiese transformado en aeronaves de transporte para hacer llegar provisiones a la bolsa. Iban camuflados de blanco, y por lo tanto no los avistaron de inmediato. No bien lo hicieron, Lavrinenkov ascendió y pidió por radio a Budánova: «Cúbreme, que voy a entrar». Aunque sus ráfagas dieron en el blanco, el artillero alemán también acertó. El soviético sintió que el caza se inclinaba con fuerza a un lado, «como si el ala izquierda hubiera empezado a pesar doble que la otra». Enseguida oyó por los auriculares la voz de Katia que le decía: «¡Diecisiete, te han dado! ¡Te cubro!». Al volver la vista hacia su ala derecha, Lavrinenkov topó con que había desaparecido casi por completo: solo quedaba la estructura. Tuvo que esforzarse por mantener el rumbo del avión, que avanzaba sesgado.

Al bombardero que había dejado tocado lo derribó otro piloto. Lo podría haber hecho Budánova, pero se vio obligada a permanecer al lado de su guía maltrecho. «Pon rumbo a la base: te cubro», repetía de cuando en cuando para dar aliento a Lavrinenkov. Sin embargo, cuando consiguió darle la vuelta, vio que le iba a resultar muy difícil aterrizar. En uno de los giros, el avión entró en barrena. «¡Salta!», oyó gritar a Katia, pero había decidido dejarlo en tierra.

La maniobra fue «más semejante a una caída desde una altura modesta». La primera persona que acudió a su encuentro salvando a pie la copiosa capa de nieve fue Budánova. A continuación llegó en automóvil el jefe de estado mayor. A Lavrinenkov no le faltaban motivos para salvar su aparato. «¡Remángate, Kaparka!»,

ordenó el mecánico jefe al que debía acometer la reparación: lo único que necesitó fue cola, percal y un par de manos hábiles.

El regimiento estaba efectuando una salida tras otra. Entre el 10 y el 31 de diciembre llevó a cabo un total de 349 misiones. Dicho de otro modo: los pilotos despegaron entre tres y cuatro veces al día, a pesar de tener menos horas de luz durante aquel mes. Verse sin aeroplano en aquel momento resultaba en particular desesperante. Por lo tanto, Vladímir pasó los días siguientes sin saber qué hacer, vagando de la fonda al lugar en que estaban estacionados los aeroplanos, al puesto de mando y de nuevo a su aparato. Daba vueltas alrededor de su Yak con la esperanza de poder ser útil a los mecánicos que lo estaban reparando. Uno de aquellos días oyó ruido de motores y al alzar la vista vio un Dornier enorme que regresaba de Stalingrado. Volaba muy bajo, y los motores rugían con intensidad, como si estuviera mucho más cargado de la cuenta.[345] Lo normal era que, una vez vacíos tras llegar a su destino, aquellos aviones de transporte embarcaran a tantos heridos y enfermos como cupieran en su interior. Los de la Feldgendarmerie («gendarmería de campaña») que debían organizar el embarque tenían grandes dificultades a la hora de mantener el orden. Por más que disparasen al aire, subían tantos que el aeroplano apenas lograba despegar.

Vladímir corrió de forma instintiva hacia su Yak antes de recordar que estaba averiado. Entonces se apresuró a telefonear al puesto de mando, pero ya habían alertado a un grupo de los cazas del regimiento que volaba en ese instante hacia Zeti. Vladímir y los mecánicos observaron desde tierra al aeroplano que iba en cabeza, pilotado por Shestakov, separarse del grupo para alcanzar al Dornier. Sin embargo, había gastado toda la munición durante la salida y no pudo dispararle. Otro de los del grupo se hizo cargo entonces del ataque y descargó varias ráfagas de ametralladora. El colosal Dornier perdió el control y se estrelló. Antes de que aterrizaran los cazas, todos sabían que aquel aeroplano formidable, erizado de ametralladoras que apuntaban en todas direcciones, había caído por obra de Lilia Litviak.

Conforme a las memorias de Lavrinenkov, Litviak y Budánova se habían granjeado pronto el afecto y el respeto de su regimiento. Los hombres se desvivían por hacerles más fácil la existencia y reducir el riesgo que pudieran correr en el combate, pero ellas reaccionaban a esto de un modo «totalmente inesperado: se negaban de forma categórica a que nos preocupáramos por ellas y declinaban todo acto de consideración».[346] Al lado de Katia, mujer de anchas espaldas, la menuda Lilia parecía una chiquilla. Aunque eran buenas amigas, Lavrinenkov no tenía dudas de que «Katia era la jefa. Alegre, directa y muy divertida», no tardó en convertirse en el alma del escuadrón. Nadie organizaba mejor que ella una cena o un baile.

Poco antes del Año Nuevo, Faina y Valia fueron a visitar la yurta de un grupo de calmucos para saber cómo vivían. Lo que vieron horrorizó a una intelectual como

Valia. Nada más entrar les asaltó a la nariz un hedor nauseabundo. Dentro había sentada una mujer que fumaba en pipa a la vez que mecía una cuna en la que descansaba una criatura envuelta en orines y heces. Los calmucos quisieron invitarlas a té con sal y grasa, pero ellas declinaron el ofrecimiento.[347]

Valia Krasnoshiókova recordaba la celebración con que recibieron el nuevo año de 1943 por el hecho de que les sirvieron las gachas de mijo en una taza y el vino en una escudilla. Los del comedor compensaron la escasez de lo primero con raciones extra de lo segundo. Valia, que acababa de cumplir los veinte en diciembre, no había bebido nunca vino, y Faina tampoco había tenido tiempo de acostumbrarse. Dándose una a otra con el codo, vaciaron sus cuencos de un trago, y con tanta eficacia actuó el contenido en sus estómagos vacíos, que ni siquiera fueron capaces de salvar la colina de regreso al refugio que ocupaban en la aldea. El suelo estaba resbaladizo, y cada vez que llegaban a lo alto, volvían a deslizarse hasta abajo entre risitas.

Los pilotos pasaron todo el 31 de diciembre en el campo de batalla y «se desplomaron sobre las camas» en cuanto comieron. Aunque el frío y el cansancio los habían dejado extenuados, hubo quien se despertó en torno a la medianoche y, recordando que estaba por llegar el año nuevo, levantó a los demás. Amet-Jan propuso darle la bienvenida y celebrar a un tiempo las victorias obtenidas en el frente a su manera favorita: disparando una pistola al aire. Sin embargo, el frío extremo del exterior los llevó a apretar el gatillo allí mismo, dentro del refugio. La salva acabó con la lámpara de aceite que habían fabricado con un proyectil vacío y abrió de un golpe la puerta de la estufa, de la que cayeron brasas al suelo. Uno de los hombres se hizo cargo de ellas, y a continuación, todos volvieron a dormirse.[348]

Cabe preguntarse si Lilia Litviak y Katia Budánova celebrarían su último Año Nuevo o estaban también demasiado cansadas para mantenerse en vela. ¿Cuáles serían sus emociones y pensamientos durante aquella Nochevieja de 1943? Tal vez estaban preocupadas por su futuro, ya que sabían que Shestakov seguía insistiendo en que las trasladaran de regimiento y nada garantizaba que las fueran a aceptar en otro. Todo habría de decidirse en los días próximos.

Al decir de los de la unidad, Shestakov respetaba y admiraba a las jóvenes pilotos.[349] Sin embargo, estaban sufriendo un número de bajas terriblemente elevado, e imperaba la sensación general de que la situación era demasiado peligrosa para ellas. Aquel hombre nada sentimental, de carácter complejo y autoritario, decidió que no podían seguir combatiendo junto a los varones de su regimiento.

Borís Sídnev, comandante de la 6.ª división aérea de caza, se encargó personalmente de buscar un lugar para Litviak y Budánova con una entrega que seguramente no habría desplegado jamás en el caso de pilotos varones ordinarios. Para él, aquellas muchachas eran especiales. Seguía sus victorias, las tenía por aviadoras de gran calidad y se sentía orgulloso de tenerlas en su división. Sin embargo, había un motivo aún más poderoso para que apoyara su negativa a regresar al regimiento femenino: «Hasta el más tonto sabía que le gustaba Lilia».[350]

El general de división de treinta y cuatro años Borís Sídnev era un hombre culto y apuesto: «Un piloto excelente, de condición tranquila y muy educado», aunque aquejado de una tartamudez muy pronunciada, insólita en un soldado de su graduación.[351] A veces le suponía tanto esfuerzo articular una sola palabra, que «se echaba a tiritar y le castañeteaba la mandíbula». Semejante trastorno del habla no le impidió lograr una trayectoria profesional espectacular. Empezó la guerra al frente de un regimiento de caza con el grado de comandante, y la acabó de general de división al mando de un cuerpo aéreo. Quienes lo conocían opinaban que merecía por completo tan elevadas posiciones y graduaciones. Era un jefe excelente que valoraba a sus pilotos y participaba personalmente en los combates.

No obstante, tenía un defecto: todos los del 8.º ejército aéreo sabían que Sídnev era un mujeriego.[352] Se diría que el joven general no había sufrido nunca un rechazo en este terreno hasta que topó con Lilia Litviak. No había camarera ni telefonista que se resistiera a sus encantos, y lo cierto es que tal clase de romances no estaba fuera de lo común: Jriukin, su superior, también tenía una «mujer de campaña», como otros muchos de los comandantes de mayor y menor categoría del 8.º ejército aéreo. El hecho de cohabitar con subordinados era frecuente en el Ejército Rojo.

En cambio, su condición de piloto y oficial ponía a Lilia Litviak en una situación muy diferente de la mayor parte de las jóvenes del frente: los hombres podían comérsela con los ojos tanto como quisieran, que ella no temía a nadie ni a nada y era muy capaz de defenderse sola. No habría tenido reparo alguno en mandar a paseo a un general, y sin embargo, prefirió evitar cualquier clase de enfrentamiento con Borís Sídnev. Cuando la llamaba al puesto de mando, no era extraño que se escondiera y pidiese que le dijeran que no la encontraban.[353] Cuando no tenía más opción que reunirse con el comandante de la división, se mostraba tan educada, amable y natural como con el resto de hombres que la cortejaban. No podía permitirse enfrentarse a él, ya que dependía de él su permanencia en un regimiento de combate o verse de nuevo en el femenino. Ania Skorobogátova la veía en ocasiones cuando tenía algo que hacer en el cuartel general de la división, sentada a una mesa y departiendo con alguien de posición elevada, a menudo el mismo Sídnev, y no podía menos de admirarse al verla tan relajada, como si fuera la cosa más natural del mundo que una sargento se sentara con los generales a comer chocolate y charlar sobre Moscú. Respondía a sus chistes con su risa inolvidable, que Ania consideraba una expresión maravillosamente feliz y desinhibida: no el «ji, ji, ji» del coqueteo afectado ni el «jo, jo, jo» deliberadamente sensual, sino un «ja, ja, ja» sincero y feliz.[354] Aunque Ania le profesaba una gran simpatía, era muy poco probable que llegasen a ser amigas, pues, pese a ser las dos sargentos, se abría entre ambas un abismo insalvable en la jerarquía no escrita de la división aérea.

Por otra parte, una muchacha de la posición de Ania no podía pretender hallarse en buenos términos con sus superiores al mismo tiempo que dejaban de lado sus intentos de hostigamiento sexual. Por lo tanto, prefería mantenerse bien lejos de los

comandantes amigables en exceso. Una vez, solo una, las invitaron a ella y a otra operadora de radio a una fiesta extraña con la que pretendía celebrarse cierta festividad.[355] Habían puesto una mesa bien surtida, a la que estaba sentado un buen número de superiores con una o dos muchachas más. Corría la vodka en abundancia, y todos estaban disfrutando de la velada cuando, en cierto momento, Ania empezó a sentirse de pronto intranquila. La atmósfera había cambiado. Uno de los oficiales comenzó a acercarse cada vez más, y ella decidió, haciendo caso omiso de los ruegos, que había llegado el momento de despedirse. Su amiga no volvió hasta por la mañana. No dijo nada de lo que había ocurrido, ni Ania se lo preguntó. Decidió, eso sí, que en adelante no aceptaría invitación alguna para cenar con sus superiores, fuera cual fuese el pretexto.

Con no poca astucia, Lilia se granjeó el apoyo de Sídnev que tanto necesitaban ella y Katia. Él, que coincidía con Shestakov en que las jóvenes debían dejar su regimiento por ser demasiado peligroso para ellas, no sentía ningún deseo de verlas abandonar por completo su división de caza. Se veían cosas así: a petición de una muchacha de la que estaba enamorado, el jefe de una división permitió que arriesgase la vida para no enviarla a la seguridad relativa de un regimiento de defensa aérea. La 268.ª división aérea de caza estaba conformada por otros tres regimientos además del 9.º: el 296.º de Nikolái Baránov, el 31.º de Borís Yeriomin y el 85.º de Iván Zaleski; y Sídnev ofreció a Litviak y a Budánova a los dos primeros.

Borís Yeriomin, que conocía bien a Shestakov, no había dudado nunca que llegaría un día en que habría de enfrentarse a esta opción, y ya había decidido de antemano no aceptarlas. No ignoraba que Budánova y Litviak estaban deseando permanecer en un regimiento de combate, y era muy consciente de su valía en cuanto pilotos que solo necesitaban ganar más experiencia en el campo de batalla. Su 31.er regimiento, sin embargo, era una unidad especializada de caza y reconocimiento cuyos pilotos efectuaban misiones que a menudo se adentraban cientos de kilómetros en las líneas enemigas. Cuando el general de división quiso conocer su opinión al respecto, él le respondió de forma diplomática que no era «contrario a la idea en un principio». En su opinión, ambas estaban bien adiestradas, y «Litviak era en particular sobresaliente». La tenía por un ejemplo muy poco frecuente de persona nacida para pilotar cazas. «Sentía el aire», lo «veía»: sabía siempre lo que estaba ocurriendo a su alrededor y reaccionar a tiempo ante todo, pero ¿cómo iba a enviar a las muchachas a una zona tan adentrada en territorio enemigo? Yeriomin recordó a Sídnev lo difícil que les iba a resultar regresar «si ocurría algo», y si las capturaban, podrían violarlas y torturarlas. Su superior coincidió con él. Katia y Lilia conocieron de inmediato la noticia, de boca, probablemente, del mismísimo Sídnev. Yeriomin recordaba la chanza que Litviak, con su cáustico sentido del humor, lanzó en el comedor: «Dicen que Borís Yeriomin nos tiene miedo». Él, que más bien tenía miedo por ellas, no le llevó la contraria.[356]

Quedaba el 296.º de Baránov. Llevaba toda la guerra combatiendo al lado del 9.º

de Shestakov, y su comandante había quedado muy impresionado por las dos aviadoras. Además, Lilia tenía a su favor la historia de cómo había derribado a aquel as de la aviación germana durante la batalla de Stalingrado. Los pilotos la recreaban entre burlas y veras, pues algunos aseveraban que el alemán se había «lanzado de cabeza hacia sus disparos»: a todos les costaba admitir que Lilia hubiera podido acabar con el aparato de un piloto enemigo tan destacado en una de sus primeras salidas. ¿Cuál podía ser la explicación? ¿Talento, habilidad, o una suerte extraordinaria? Sin embargo, Litviak tenía otras victorias en su haber. «Me las quedo», concluyó Baránov, quien andaba necesitado de pilotos, y también de aeroplanos.[357]

«Se acabó, chicas. ¡Haced el petate, que nos echan!», anunció con aire triste Katia al entrar en el refugio en que dormían Valia y Faina.[358] Las mecánicas estaban igual de afligidas que sus pilotos ante la idea de tener que dejar el 9.º regimiento. Sin embargo, Lilia y Katia habían visto concedido su mayor deseo: seguir sirviendo en una unidad de caza, y además, en una muy distinguida. Unos días más tarde se dirigieron a Kotélnikovo para unirse al 296.º regimiento.

Las brujas de la noche del 588.º de bombardeo trataron de predecir su futuro aquella Nochevieja, igual que habían hecho un año antes en Engels. Al llegar la medianoche, quemaron hojas de papel y observaron en la pared la sombra de sus restos chamuscados. Galia Dokutóvich creyó ver un ataúd en la suya, y las demás «se devanaron los sesos en busca de toda clase de interpretaciones alternativas absurdas». Por suerte, Galia no era supersticiosa.[359] Había vuelto a su regimiento y se sentía feliz en extremo.

Galia había regresado una noche húmeda y nubosa de diciembre. Las dotaciones del 588.º regimiento se habían congregado en la escuela del centro de Asinovskaia, listas para acudir al aeródromo. De pie, contemplaban el cielo gris y «los oscuros hilachos de las nubes bajas». Los árboles parecían menear las ramas desnudas con el movimiento desgarbado de quien trata de mantener el equilibrio tras resbalar en el barro.[360] Las jóvenes esperaban al camión que debía llevarlas al campo de aviación, y sin embargo, lo que dobló la esquina fue un automóvil salpicado de barro del que descendió una muchacha a la que nadie reconoció de entrada. Llevaba puesto un abrigo demasiado pequeño y ajustado que debía de haber tomado prestado de otra persona, y sostenía un macuto a medio llenar. Permaneció de pie, inmóvil y en silencio, hasta que alguien dijo en voz baja: «¡Es Galia! ¡Galia Dokutóvich!».

La recién llegada se echó a correr hacia ellas, afanándose en sacar las botas del lodo que parecía querer tragárselas a cada paso. Sus amigas apenas podían creer que hubiese vuelto de la retaguardia tras tan horrible accidente. La abrazaron y la acribillaron a preguntas, y rieron a carcajadas sin poder dejar de hablar. Natasha Meklin reparó en que los ojos se le llenaban de lágrimas. Entonces se presentó el

camión, subieron todas a la caja y se alejaron dejando a Galia sola en la carretera, «alta, embutida en aquel abrigo tan corto que resultaba absurdo, mirándonos mientras nos despedía con la mano».

29

«SI LAS MATAN, TENDRÉIS QUE RESPONDER DE ELLAS ANTE MÍ»

Cuando entró en Kotélnikovo pisando los talones del enemigo, el 7.º cuerpo blindado del general Rótmistrov sorprendió en su base aérea a 15 aviones alemanes que no habían tenido tiempo de despegar y un número ingente de bidones de combustible para aeroplanos. En un refugio hallaron tazas de té aún humeante. Los alemanes, que se habían propuesto recibir allí el nuevo año, se vieron tomados por sorpresa y, en su lugar, hubieron de internarse en la gélida estepa.

En la estación había trenes cargados de carros de combate, automóviles blindados, provisiones y uniformes alemanes. Los soldados soviéticos no cabían en sí de gozo: habían logrado su primera victoria en muchos meses. Tanto la oficialidad como las clases de tropa pudieron celebrar la Nochevieja por todo lo alto, en marcado contraste con los dos años anteriores. La ocasión se hizo más jovial aún por la presencia de las numerosas exquisiteces capturadas al enemigo. La mesa de los oficiales crujía por el peso de los alimentos depositados sobre ella, entre los que ni siquiera faltaba el champán que tenían preparado los alemanes para celebrar el Año Nuevo en la bolsa que esperaban liberar. Una pieza de artillería antiaérea lanzaba salvas sin cesar e iluminaba el cielo con el fulgor de las explosiones efectuadas a gran altitud. Los soldados rasos también recibieron alimentos alemanes y acogieron con los brazos abiertos la ocasión de celebrar su victoria y la Nochevieja con aguardiente germano.[361]

La 268.ª división aérea de guardias de caza de Borís Sídnev se trasladó al completo a Kotélnikovo el 3 de enero y pudo, así, hacer buen uso del combustible, los biscotes secos y la carne en conserva del enemigo.[362] Dmitri Panov, el comisario del 85.º regimiento aéreo tuvo quizá la suerte de tomar un buen trago de Schnaps después de lo que más tarde denominaría una de las experiencias más terroríficas de su vida.

Después de la abolición del puesto de comisario en octubre de 1941, Panov y una serie de técnicos de su 85.º regimiento aéreo viajaban con la condición, más humilde, de «asesores políticos» con un equipo avanzado de la comandancia a bordo de un camión cargado de pertrechos en dirección a la nueva base aérea. Mientras corrían

«por la estepa en medio de la escarcha diabólica de una noche gélida iluminada por la luna», ocurrió algo que, a su ver, «dejó claro que la terrible rueda del destino estaba girando».[363] «En docenas de kilómetros a la redonda relucía la nieve a la luz de una luna teñida de verde cuando, de pronto, pisó el freno el conductor a la vez que gritaba aterrado: “¡Alemanes!”». A Panov lo asaltó una sensación extraña ante el absurdo que suponía el caer en manos de tropas germanas que, a su vez, se hallaban atrapadas y estaban abocadas al cautiverio y la muerte. No lejos de la carretera, en una hondonada situada a un centenar de metros de su camión, vieron varios grupos de soldados de uniforme oscuro. Ya no había tiempo de escapar: Panov y los técnicos tomaron las armas y las cargaron con cartuchos. Los alemanes permanecían inmóviles, como si aguardaran algo. Transcurrieron cinco minutos. Estaba pasando algo extraño: no se movía nadie. Al fin, uno de los técnicos decidió que, dado que solo se muere una vez, valía la pena ir a investigar. Volvió poco después para informar de que los soldados estaban congelados. Panov se acercó y vio que alguien había clavado en la nieve por los pies los cadáveres de cierto número de combatientes de la infantería de Alemania que habían muerto congelados. Cosas así no podían ser concebibles «sino en alguna representación desquiciada de teatro del absurdo o en una película de terror». Muchos de los alemanes llevaban casco, y otros estaban aferrados a fusiles. «La luz de la luna se reflejaba en sus ojos abiertos, helados, y algunos tenían la boca abierta». A Panov lo entristeció la idea de que lo que la víspera habían sido hombres vivos fuesen cadáveres tiesos por el frío «en nombre de metas e ideales que nunca habían solicitado». Sus técnicos y mecánicos se mostraron menos inclinados a la filosofía, «estallaron en carcajadas mientras vagaban por aquel bosque macabro» y derribaban a los muertos sobre el suelo nevado.

Vladímir Lavrinenkov tenía sentimientos encontrados mientras volaba hacia Kotélnikovo con el 9.º regimiento de caza. Era maravilloso avanzar y liberar a la nación de sus enemigos, pero causaba dolor ver cómo había cambiado la guerra el paisaje hasta dejarlo irreconocible.

Recordó el Kotélnikovo del verano de 1942: la blanca estación ferroviaria, los árboles altos que bordeaban el andén, las numerosas casas que la rodeaban, envueltas a su vez en huertos… Al aterrizar aquella mañana fría de enero vio que la estación y las viviendas habían desaparecido. ¡Cuántas ruinas calcinadas habrían de ver aún![364]

En el aeródromo, cuando menos, los alemanes habían dejado una herencia grata: búnkeres, refugios antiaéreos, talleres y almacenes. Solo había que «despejar los cadáveres y la basura».[365] El 9.º regimiento se puso a trabajar de inmediato con misiones destinadas a escoltar a los bombarderos de ataque a tierra. El 296.º de Baránov también comenzó a operar desde aquella base nueva.

Lilia Litviak y Katia Budánova se sumaron al 296.º el 4 de enero, un día brillante, fresco y soleado en los que el frío no se deja sentir en la estepa. El aire es seco y la

luz del sol calienta el rostro del visitante y arranca a la nieve destellos cegadores. Les advirtieron que en el aeródromo iban a tener que vivir en refugios subterráneos, pero tal cosa no era nueva para ellas, y nadie se sintió contrariado. Los hombres se aposentarían por escuadrones, en tanto que a las pilotos se les prometió un alojamiento propio que compartirían con las mecánicas. Lilia y Katia salieron a buscar sus escuadrones.

Lilia Litviak entró en el refugio del 1.er escuadrón con Fina Pleshivtseva y Valia Krasnoshiókova. El paso del sol a la penumbra las cegó al principio.[366] Los pilotos que no tenían vuelos aquel día se encontraban tendidos en sus «camas», simples montículos de tierra a los que se había dado forma en el momento de excavar el refugio. Por toda ropa de cama se estaban sirviendo de fundas de aeroplano. Algunos estaban jugando a las cartas, al inevitable *durak* (literalmente, «mentecato»). Los naipes, gastadísimos, daban en la mesa con un sonido flácido. Los jóvenes se sobresaltaron al verlas aparecer, aunque la oscuridad impidió a las recién llegadas distinguir la expresión de su rostro.

—¡Vaya! ¡Por fin, alguien de mi tierra! —exclamó uno de ellos.

—Y ¿qué te hace pensar que soy de tu tierra? —repuso Lilia, acostumbrada a que los hombres se dirigieran siempre a ella.

—¡Tú no: ella! —dijo el otro mientras señalaba con la barbilla a Valia, quien lo observó mejor y reconoció en él a Alekséi Salomatin, alumno del Instituto Agrícola de Kaluga.

Dado que en dicho centro había habido más hombres que mujeres entre los estudiantes, habían sido muchas las muchachas de Kaluga que habían asistido a sus bailes. A Valia la había llevado en cierta ocasión una de sus amigas, quien le había llamado la atención acerca de aquel muchacho rubio más bien bajito, de constitución recia y con cierto aire enojadizo en la mirada por causa de unas pestañas espesas y rectas inclinadas hacia abajo. Alekséi había llegado a Kaluga procedente de Bunakovo, el pueblo en que se había criado en el seno de una familia campesina. Pese a su carácter franco, sociable y bienintencionado, Valia no había visto en él nada especial en aquella ocasión. Más tarde, oyó decir a las amigas que tenía entre las compañeras de él que había entrado en un club de vuelo y había empezado a darse aires de persona importante, pero lo cierto es que desde entonces no había vuelto a saber nada más de él. Hasta aquel momento, cuando lo encontró convertido en piloto de caza de porte elegante, héroe de la Unión Soviética y jefe de escuadrón.

Hablaron, claro está, de Kaluga, la agradable ciudad mercantil que había visto nacer y crecer a Valia y en la que había transcurrido la adolescencia de Alekséi. La habían liberado el 30 de diciembre de 1941, pero querían saber qué edificios habían quedado en pie; cuáles de los conocidos comunes estaban sirviendo en el frente, y cuáles habían caído en el campo de batalla, y sobre todo, cómo se encontraban sus familias. Charlaron y charlaron, sentados en la cama de alguno de los de la unidad, y Valia se mostró encantada de ver que, pese a ser ya capitán y haber recibido el

galardón de héroe, la trataba de igual a igual, tal como había hecho en Kaluga. Alekséi Salomatin se dirigió también a Lilia, a quien informó de que al día siguiente iban a hacer prácticas juntos.

Entre los mecánicos corría la noticia de que Baránov, tras avenirse a aceptar a las jóvenes en su regimiento, se había reunido con los jefes de escuadrón Alekséi Salomatin y Aleksandr Martínov (también héroe de la Unión Soviética) para advertirles: «Os voy a asignar una de las chicas a cada uno: si las matan, tendréis que responder de ellas ante mí».[367]

Más tarde, siendo ya pareja Lilia y Alekséi, alguien preguntó a Valia si aquello había sido amor a primera vista, y ella respondió que, si bien pensaba que él la había encontrado atractiva de inmediato, como sucedía a todos, a su parecer Litviak había tenido a otros jóvenes por más interesantes y apuestos que Salomatin en un primer momento. La piloto debía de haberse enamorado de él pasado el tiempo, una vez que había tenido ocasión de admirar su destacada pericia en el manejo de aeroplanos y su condición de hombre amable y de trato fácil. Faina Pleshivtseva, en cambio, estaba convencida de que «a Lilia le gustó» no bien lo conoció en el refugio.[368] Sea como fuere, el encuentro de ambos en aquel barracón subterráneo un día frío y soleado supuso el principio de su relación amorosa.

Galia Dokutóvich esperaba también dar con su primer amor. Siempre había sido una gran lectora, y según confió a su diario, le habría encantado escribir de haber tenido papel suficiente.[369] Inventaba amoríos entre pilotos de combate, y en enero de 1943 recogió en su diario el relato de Nikolái, aviador bien parecido de ojos oscuros que gana una muñeca en un concurso de baile y obsequia con ella a su amada, Olga, también piloto, quien tiene por avión, claro está, un U-2. Ella lleva consigo desde aquel día el trofeo en la carlinga, pero poco después, otra aviadora a la que Nikolái no conoce entrega la muñeca. En la mejilla tiene una mancha de sangre; Olga ya no está, y él no tardará en morir también en el campo de batalla.[370]

«¡Hola! ¿Hoy también tienes faena?», preguntó sonriente a Galia un piloto de otro regimiento. Iban a volar de nuevo desde un aeródromo avanzado, y aquellas pocas palabras, unidas a la sonrisa, bastaron para que Galia quisiera «romper a cantar, a correr colina abajo y saltar sobre un arroyo».[371]

30

«MARINA RASKOVA, HEROÍNA DE LA UNIÓN SOVIÉTICA, EMINENTE AVIADORA RUSA, HA CONCLUIDO SU GLORIOSA TRAYECTORIA»

El corresponsal de guerra Konstantín Símonov conoció a Marina Raskova durante el otoño de 1942 en el aeródromo de Kamishin, a mitad de camino entre Stalingrado y Sarátov.[372] Nunca la había visto tan de cerca ni se había dado cuenta de «lo joven y hermosa que era». Le llamó la atención su «belleza rusa callada y discreta». Más tarde pensó que quizá aquella reunión había quedado tan bien grabada en su memoria por haber muerto ella muy poco después.

Estando a la vuelta de la esquina la Nochevieja de 1943, el 587.º regimiento de bombarderos pesados recibió al fin la orden que tanto habían esperado sus integrantes: volar al frente de Stalingrado.[373] Parte del regimiento partiría del frente de Kalinin, donde había estado efectuando sus operaciones, y el resto, desde Engels. El 2.º escuadrón, a las órdenes de Klava Fomichiova, sufrió pronto su primer revés: en el momento de despegar falló uno de los motores de Masha Dólina.[374] Aunque logró efectuar un aterrizaje de panza sin contratiempos, no pudo menos de dolerse de haber quedado atrás. No consiguió salir en busca de su escuadrón hasta la mañana del 4 de enero. Raskova y dos dotaciones que se habían visto retenidas por problemas distintos también despegaron con retraso del otro frente.

El tiempo no era, ni por asomo, el mejor para volar, y Masha tuvo que hacer escalas prolongadas en una serie de aeropuertos intermedios en espera de que se hiciera más clemente. No tenía la menor idea de dónde estaba el resto de las pilotos del regimiento ni cuál de ellas debía de haber alcanzado ya el aeródromo de destino. Tras tomar tierra en cierta base aérea para reportar y hacer un descanso, acudió al comedor con su tripulación. Si los aviadores eran por lo común gente bulliciosa y festiva, aquel día se hallaban apagados, y por su expresión sombría supieron de inmediato los recién llegados que debía de haber ocurrido algo malo. Masha, su navegante, Galia Dzhunkóvskaia, y su artillero, Iván Soliónov, los miraron extrañados hasta que alguien anunció:

—¿De verdad no os habéis enterado? Han matado a la comandante de vuestro

regimiento.

—¿Qué dices? —repuso Masha alzando la voz—. ¡No deberías bromear con esas cosas!

Pero mientras gritaba había empezado a temblar. Alguien le tendió un periódico que confirmaba la noticia terrible: «El 4 de enero de 1943 murió M. Raskova en un accidente de aviación mientras se dirigía al frente de Stalingrado». Se había estrellado a causa de la baja nubosidad mientras volaba de Arzamás a Sarátov con las dos dotaciones rezagadas. Antes de despegar habían recibido el parte de la central meteorológica que advertía de las condiciones adversas que se daban en aquella ruta.[375] Podían volar hasta Petrovsk, pero tenían que aterrizar allí y aguardar a que se despejara la niebla, que cubría densa la tierra desde allí hasta Razbóishchina. Los bombarderos en picado Petliakov Pe-2 tenían un instrumental muy básico y no servían de mucho en condiciones climáticas adversas. Raskova era muy consciente de que no podían usarse con bruma espesa, lluvia recia o nieve, y sin embargo, sus ansias por alcanzar al resto la llevaron a decidir no esperar. Tampoco la arredró el que estando cerca de Petrovsk la niebla se hiciera impenetrable. A su decir, parecía empezar a aclararse. Cuando llegaron a Razbóishchina no había visibilidad ninguna. No era la primera vez que jugaba con la muerte aquella hermosa comandante de ojos grises; de hecho, habían sido muchas las ocasiones en que había puesto en peligro su propia vida y la de otros. Sin embargo, sí iba a ser la última.

La acompañaba el capitán Kirill Jil, navegante jefe del regimiento, un profesional de primera al que adoraban en la unidad. Quizá él podría haber evitado el desastre, pero Raskova, quien también tenía formación de navegante, debió de preferir confiar en su propio juicio. Igual que otros muchos ríos de Rusia, el Volga describe una suave pendiente en la margen izquierda, mientras que la derecha se presenta escarpada. Raskova lanzó en picado el aparato a fin de superar el banco de niebla, y en lugar de eso fue a estamparse contra la orilla diestra del río.[376] Los equipos de búsqueda centraron su atención lejos del lugar del siniestro, de modo que los restos no se hallaron hasta que se despejó el tiempo.

La carlinga del piloto sufrió la mayor parte del impacto y Raskova murió en el acto. Jil, por su parte, recibió del respaldo acorazado del asiento del piloto un golpe terrible que lo decapitó. El artillero y operador de radio y el mecánico jefe del escuadrón, que también viajaban con ellos, habrían sobrevivido posiblemente al desastre si se hubiera dado con el aeroplano aquel mismo día. La colisión partió la cola y los dos, heridos, murieron congelados al lado del avión. Cuando dieron con ellos, el mecánico tenía aún asida con fuerza la toalla con la que había tratado de restañar la hemorragia al artillero.

Las aviadoras que había capitaneado Raskova durante su último vuelo tuvieron más suerte. Al ver que las envolvía la niebla optaron por dispersarse, pues no se vuela en formación cerrada con visibilidad escasa. Tanto Liuba Gúbina como Galia Lománova eran pilotos con gran experiencia que habían ejercido de instructoras de

club de aviación antes de la guerra. La primera logró discernir el confín de un bosque y aterrizar allí, en tanto que la segunda lo hizo en los aledaños de una estación ferroviaria. Ambas sufrieron heridas y dañaron sus aeroplanos, pero vivieron para volar a Moscú y despedir a Raskova.

Su cadáver se trasladó a bordo de un U-2 a la fábrica aeronáutica de Sarátov, que se hallaba a escasa distancia del lugar del siniestro. El director, Levin, no pudo creer que aquella «mujer maravillosa y encantadora de corazón tan grande» hubiese muerto.[377] Raskova tenía amistad con su familia, y cada vez que acudía a las instalaciones, era frecuente que pasara un par de horas hablando con ellos, tocando el piano y cantando las canciones que tanto les gustaban.

Levin informó de lo ocurrido a sus superiores, de quienes recibió poco después instrucciones de «preparar el cuerpo y enviarlo para que llegue a Moscú por la mañana». De lo primero se encargó un equipo presidido por Serguéi Mirotvórtsev, académico y cirujano de renombre. Sus miembros hicieron cuanto estuvo en sus manos por reconstruir su rostro. Pese a que la cabeza estaba intacta, este había quedado tan desfigurado que necesitó más de cuarenta puntos. Aunque en un principio se quiso exponerla en un féretro abierto para que recibiese su último adiós, hubo que reconsiderar la idea y disponerla, en cambio, en uno cerrado situado en el vestíbulo del club social de la fábrica. Todos los obreros de esta y miles de los residentes de Sarátov pasaron a presentar sus últimos respetos a Marina Raskova.

Avanzada aquella noche lo trasladaron a Moscú en un vagón especial enganchado a un tren expreso. Kirill Jil y el resto de la dotación cuya muerte había provocado se enterraron en una fosa común cercana al lugar del accidente.

Tras oír la terrible noticia, Masha Dólina siguió su camino en busca de su unidad. Cuantos lo integraban estaban consternados: pilotos, navegantes, artilleros y técnicos.[378] «Se celebró un funeral doloroso en el que no dejó de llorar nadie del regimiento», recordaba. También en los otros dos escuadrones se supo de la muerte de Raskova. «Al día siguiente, durante la inspección matinal —escribió en su diario Zhenia Rudneva—, nos informaron de algo terrible. Entró Rakobólskaia y nos dijo: “Ha muerto Raskova”. Todo el mundo contuvo el aliento y, poniéndose en pie, se descubrió la cabeza en silencio. Y o estaba convencida de que el periódico tenía que haberse equivocado. No podía ser verdad. Nuestra comandante, Raskova, de treinta y un años…»[379].

Galia Dokutóvich consideraba a Raskova la mujer más extraordinaria que hubiera conocido jamás: había sido su «ideal de juventud, organizadora y primera comandante».[380] Le resultaba reconfortante saber que, después de que los otros dos regimientos hubiesen pasado a ser mixtos, el 588.º de bombardeo nocturno se hubiera convertido en la mejor encarnación del ideal de la difunta.

Toda la nación estaba de luto. Su muerte y sus exequias acapararon la primera plana de todos los diarios nacionales. El *Pravda* escribió en un editorial titulado «Moscú asiste al funeral de Raskova»:

Desde los altos techos caen en cascada cintas de crepé negro hasta la base de la urna en que reposan las cenizas de una de las mujeres más notables de nuestro tiempo: la heroína de la Unión Soviética Marina Raskova. Su Estrella de Oro y sus dos medallas de la Orden de Lenin relucen sobre terciopelo carmesí ante el pedestal.

Representantes del Gobierno soviético, comisarios del pueblo, héroes del Trabajo Socialista, héroes de la Unión Soviética y el resto de las gentes más destacadas de la URSS se encuentran hoy al lado del féretro de Raskova. Las manecillas del reloj se aproximan a las tres. La guardia de honor forma ante el secretario del partido en Moscú, A. S. Sherbakov; el mariscal S. M. Budionni, y V. P. Pronin, presidente del concejo municipal moscovita.

Han dado las tres, hora a la que emprenderá su último viaje al muro del Kremlin, en la Plaza Roja, la urna funeraria con las cenizas de Marina Raskova.

Los restos avanzan hacia el muro del Kremlin. Una salva triple y el fragor de los motores de los aeroplanos que sobrevuelan la Plaza Roja proclaman a Moscú que Marina Raskova, heroína de la Unión Soviética, eminente aviadora rusa, ha concluido su gloriosa trayectoria.

Tras su muerte, y de hecho antes, su hija, Tania, quedó al cuidado de su abuela. El mando de su 587.º regimiento huérfano fue asignado, aunque de manera temporal, a Zhenia Timoféieva.

Esta última era la piloto dotada de más experiencia de toda la unidad de bombarderos pesados. Aunque ya antes de la guerra había pilotado un bombardero bimotor y dirigido un escuadrón, la labor que había heredado no era nada sencilla, toda vez que, tras la muerte de su comandante, el regimiento parecía haber perdido la fe en sí mismo, y además, haber dejado de gozar de la confianza de otros. En cierta base aérea en la que había de hacer escala de camino al frente de Stalingrado, al recibir la noticia de que se aproximaba una unidad femenina de bombarderos, cundió el pánico entre burlas y veras. «¡Al refugio! ¡Que aterrizan mujeres!», gritaban los pilotos bromeando solo en parte.

Zhenia Timoféieva, sumida en el desconsuelo como el resto de la unidad, no dejaba de preguntarse qué le depararía el futuro. Temía que acabara por caer en saco roto la ardua labor que habían llevado a cabo para adiestrarse en el manejo de una aeronave compleja. Temía que no confiasen en ellas. Estaban esperando la orden de trasladarse a un aeródromo situado en el frente, en la margen izquierda del Volga, y entre tanto tenían que seguir despejando nieve. Ya llegaba hasta la cintura, y el viento helado soplaba con tal fuerza que Timoféieva y las demás tenían que llegar a los aparatos caminando de espaldas para no dañarse el rostro. Estaban metidas en faena cuando solicitaron su presencia en el puesto de mando, en donde la aguardaba un representante del 8.º ejército aéreo. «Vas a hacerte cargo del regimiento», fueron las instrucciones que recibió. Zhenia, turbada, no pudo menos de preguntarse cómo iba a poder sustituir a Raskova y acaudillar a sus muchachas durante el primer combate real de su vida. A punto estaba de negarse cuando oyó una voz que apenas reconocía como suya responder: «¡Sí, señor!».

El tiempo no cambió los días siguientes: el frío alcanzó los cuarenta grados bajo cero y los vientos seguían soplando con violencia. Sin embargo, tenían que proseguir su adiestramiento, practicar el vuelo a gran altitud, en formación y sin perder la comunicación en el aire. En la segunda mitad de enero estuvo en condiciones de

aseverar que estaban listas, y el día 28, al fin, emprendieron su primera misión de bombardeo, dirigidas por los pilotos del 10.º regimiento, que compartía instalaciones con ellas. Aunque no pudieran achacar su muerte de forma directa a los alemanes, las pilotos no dudaron en grabar con un destornillador: «¡Por Marina Raskova!», en las primeras bombas de cien kilogramos que dejaron caer sobre el enemigo en Stalingrado.

«Esta va a ser mi última carta en mucho tiempo; de hecho, quizá no vuelva a poder escribir. Se encargará de echarla al correo un amigo que tiene que ir al aeródromo, porque mañana parte el último avión del cerco en que estamos atrapados. Ya no somos dueños de la situación: los rusos están a tres kilómetros de nuestra última base aérea, y si la perdemos, no va a poder escapar ni un ratón. Yo tampoco, claro, ni por supuesto los demás cientos de miles, aunque no sirve de gran consuelo saber que a ellos también les espera la muerte». Estas líneas, escritas por un soldado alemán desconocido, salieron del caldero a bordo del último aeroplano que habría de aterrizar en él. Sin embargo, el aparato fue derribado, y la carta no llegó jamás a su destinatario.[381]

En el momento de acometer su primera misión de combate, las jóvenes del 587.º regimiento de bombarderos pesados se hallaban sumidas en un estado febril de entusiasmo.[382] Al alba, tras despegar, contemplaron el suelo envuelto en una bruma gélida. Sobrevolaron una serie de pueblos, vieron vehículos avanzando por las carreteras y no tardaron en avistar las ruinas de Stalingrado, «una sucesión inacabable de escombros abrasados que se extendía sobre las orillas del Volga». Tuvieron que hacer frente a las primeras descargas de las baterías antiaéreas, diminutas nubes negras que veían por primera vez y que, de entrada, no les parecieron tan terribles. La navegante Valia Krávchenko tocó a Zhenia en el hombro y señaló al terreno que se extendía a sus pies, y en el que vio la curva de la carretera que llevaba al río, los esqueletos de los edificios destruidos, la fábrica de armamento Barricadas y, al fin, su objetivo: la fábrica de tractores.

«No pierdas de vista las escotillas del compartimento de bombas del primer avión —dijo Valia—, que yo estaré pendiente de lo que pasa en el aire»[383]. En aquel instante las escotillas se abrieron. Zhenia estaba a punto de avisar a su navegante cuando oyó abrirse las de su propio aparato. El guía efectuó un picado repentino para poner rumbo al sitio exacto en que estaban estallando los proyectiles antiaéreos, y Timoféieva lo siguió. Las siguientes explosiones se produjeron a más altura y a la derecha. Cuando de aquel comenzaron a llover bombas, Zhenia sintió una sacudida que le anunció que ellas también estaban soltando su carga. Dieron en el blanco.

A Masha Dólina también le batía con fuerza el corazón mientras se daba a sí misma las siguientes instrucciones mentales: «¡Tranquila, Masha! ¡Mantén la altitud! El compartimento de bombas se va a abrir de un momento a otro». El aeroplano dio

un bote al quedar liberado de su carga mortífera. La piloto miró a su navegante, Galia Dzhunkóvskaia, la más guapa de todo el regimiento. Pese a la palidez que invadía su rostro en aquel momento, esta respondió con una sonrisa: «¡Feliz bautismo de fuego, Masha!».[384]

El 30 de enero, estando las negras ruinas de Stalingrado envueltas en la nieve caída aquella noche, volaron por vez primera sin avión de guía, y el primero del mes siguiente acabaron de soltar los 14 980 kilogramos de bombas que arrojaron en total sobre Stalingrado.

El 31 de enero, Paulus, recién ascendido a mariscal de campo, tomó la decisión de entregar sus tropas tras perder todo contacto con el mundo exterior. A las siete en punto de la mañana salió un soldado alemán del sótano del almacén central en que se había refugiado el cuartel general del 6.º ejército, agachado y con una bandera blanca. Paulus firmó la rendición aquel mismo día, aunque algunas de sus unidades, ante la imposibilidad de comunicarse con su puesto de mando, siguieron resistiéndose hasta el siguiente y, en consecuencia, el 587.º regimiento prolongó sus bombardeos veinticuatro horas más.

Como todos los que estuvieron en Stalingrado aquellos días, las aviadoras quedaron horrorizadas ante la contemplación de una ciudad reducida a escombros. «Supongo que mi Leningrado debe de estar igual», dijo con tristeza Lena Timoféieva.[385] Sin embargo, tanta tristeza no empañó por completo la alegría de la victoria ni la satisfacción de haber culminado con éxito su misión.

Después de lanzar todas sus bombas era normal que oyesen por los auriculares la voz del artillero y el operador de radio decir: «Los de tierra agradecen la incursión. Los carros van a entrar».[386] Mientras dejaban, volando a escasa altitud, la zona que habían atacado veían los vehículos en movimiento. A continuación les tomaban el relevo los Iliushin de ataque a tierra, destinados a aplastar las posiciones alemanas y dejar el paso expedito a la infantería.

El último avión espía de Alemania voló sobre Stalingrado el 2 de febrero de 1943. «La ciudad está tranquila —comunicó el piloto—: no se ven signos de que continúen las hostilidades». Los regimientos de bombardeo pidieron permiso al comandante del ejército aéreo para ver desde tierra el campo de batalla que no habían podido observar sino desde una altitud de entre dos mil y tres mil metros.[387] Se concedió a todos los pilotos de los aeroplanos que encabezaban las formaciones, a quienes embarcaron el 4 de febrero en tres camiones descubiertos (con una temperatura de veinticinco grados bajo cero) y, tras varias paradas destinadas a dejar que entrasen en calor, los llevaron a la estación de Ilovliá, a sesenta kilómetros de Stalingrado. Desde allí, la carretera se encontraba «alfombrada de cadáveres» de combatientes soviéticos y alemanes, entremezclados con hombres, mujeres y niños del paisanaje. Antes de entrar en la ciudad vieron soldados armados y alambradas delimitando las zonas que aún estaban por despejar de minas. Más allá se extendía «un campo de batalla que aún respiraba guerra: heridos a los que todavía no habían recogido, restos humeantes

de aeroplano, carros de combate en llamas…». Sesenta años más tarde, mientras dictaba sus memorias, Masha Dólina cerró los ojos y volvió a verlo todo ante sí: el blanco deslumbrante de la nieve recién caída, y sobre él, las hordas negras del ejército cercado de Paulus. La visión de aquellas tropas germanas famélicas y ateridas no le provocaba más que odio. «Alemanitos medio muertos y helados caminaban tambaleándose y caían al suelo. Era tanta la rabia que sentíamos al contemplar a aquellos fascistas apresados, a aquella bazofia… Merodeaban la zona como una manada de lobos. Ninguno de ellos se detenía a ayudar a un camarada caído». Masha recordaría aquel «espectáculo monstruoso» durante el resto de su vida.

Tan abrumador era el odio al enemigo, que su corazón bondadoso no sentía siquiera un atisbo de lástima por aquellos desdichados. La población civil, después del sufrimiento y la tragedia que habían tenido que soportar, también dio rienda suelta a su cólera.[388] Los prisioneros trataban de marchar tan cerca de la cabecera de las columnas como les era posible, pues era allí donde estaban los guardias: las mujeres, los niños y los ancianos de la ciudad no dudaban en atacarlos, arrebatarles las mantas, escupirles a la cara y lanzarles piedras. Los soviéticos mataban de un disparo vengativo a los que estaban demasiado débiles para seguir adelante, tal como habían hecho los alemanes con los prisioneros de guerra de la Unión Soviética. De los casi cien mil soldados alemanes que cayeron en sus manos solo sobrevivió la mitad; el resto murió abatida por guardias inmisericordes o sucumbió de hambre o enfermedad de camino a los campos de concentración o en el interior de estos. Los hubo también que se pudrieron vivos en hospitales en los que los soviéticos apenas les ofrecían tratamiento médico.

En la ciudad en ruinas, Masha Dólina recibió la invitación de contemplar al mismísimo Paulus. Había cinco camiones de personas aguardando a ver al mariscal de campo derrotado. Cuando llegaron ella y sus camaradas, se presentó ante ellos pálido, demacrado y con expresión pétrea. Quisieron hacerle preguntas, pero aquel general sereno y circunspecto se negó a responder.

El comandante Valentín Márkov llegó al 587.º regimiento femenino de bombarderos pesados después de la batalla de Stalingrado. Aunque las pilotos consideraban que Zhenia Timoféieva estaba perfectamente capacitada para dirigir la unidad, los oficiales superiores juzgaban necesario un jefe militar de carrera, y dado que no dieron con ninguna mujer que tuviesen por capaz de encabezar el regimiento, enviaron a aquel comandante esbelto de cabello castaño por demás condecorado. Ni él ni las del regimiento femenino se sintieron entusiasmados por el nombramiento.[389]

Márkov tenía treinta y tres años y había estado al mando de un regimiento masculino de bombardeo en picado. Lo habían derribado y herido, y al saber cuál iba a ser su siguiente nombramiento tras pasar una temporada en el hospital, sintió que le

arrojaban encima un cubo de agua helada: no se imaginaba al frente de un regimiento de mujeres. Aquellos aviones no eran fáciles de manejar: ¿quién podía esperar que un grupo de muchachas fuese capaz de hacerse con los mandos? Su primera reacción fue decirse: «¿Por qué yo?». Cuando sus superiores quisieron saber si le gustaría comandar la unidad, respondió que no y les pidió que buscasen a otro. La pregunta, sin embargo, constituía una mera cuestión de trámite: la orden ya estaba firmada y él no tenía elección.

Tras salir «pálido y furioso» del cuartel general, puso en conocimiento de los amigos que lo esperaban en la puerta el destino que le acababan de otorgar. «Se les erizaron todos los pelos», recordaría después, pues estaban convencidos de que tratar de mandar un regimiento femenino acabaría con la cordura de Márkov.

Lo asaltaron miles de preguntas: ¿cómo tenía que conducirse con aquellas mujeres, que suponía veleidosas e hipersensibles? ¿Cómo iba a inculcarles la disciplina que requerían las misiones de combate? Y ¿qué autoridad podía tener él si lo comparaban con su idolatrada Raskova? Decidió ser «justo, estricto y exigente» y rezar por que le fuese leve.[390]

Lo cierto, fuera como fuere, es que encajó de forma admirable en su nuevo puesto, si bien todas estuvieron de acuerdo en que costaba imaginar a alguien más diferente de Raskova. Su nuevo comandante era severo y frío. Lo veían como un hombre «alto, delgado y sombrío», y no tardaron en ponerle el apodo de la Daga. La primera vez que les pasó revista, les quedó claro por su expresión que consideraba aquel nombramiento una humillación y una cruz que le había tocado llevar con la mayor dignidad posible.[391]

«Empezaremos por la disciplina», dijo inflexible, «como un vigilante que se dirigiera a sus presos», mientras hacía inspección de sus tropas, que acababan de salvar a duras penas los tres kilómetros de camino cubierto de una capa considerable de nieve que separaba el pueblo del aeródromo para formar a treinta grados bajo cero. Tras advertirles que no pensaba andarse con miramientos para con el sexo débil, metió el dedo en el agujero que tenía una de las mecánicas en la chaqueta e informó a otra en tono cáustico de que llevaba las botas sucias. ¡Qué odioso les pareció aquel hombre! En aquel momento comenzó un ciclo interminable de preparación para las revistas y adiestramiento de dotaciones de vuelo y de armeras. ¡Ay de la que no marchase como era debido en formación, o de quien se excediera a la hora de engrasar el arma! «Deja eso para cuando estés untando mantequilla en el pan cuando vuelvas a casa, jovencita», dijo a una de ellas con mirada gélida.

Hizo falta que empezasen a volar con Márkov para que se dieran cuenta de que les habían asignado ni más ni menos que el comandante que necesitaban.

31

«¿POR QUÉ IBAS A QUERER EXPONERTE A UN PELIGRO MORTAL?»

El sueño de Anna Yegórova se hizo realidad al fin el día que supo que iba a pilotar un Iliushin Il-2, avión de ataque a tierra que los soviéticos conocían como «el jorobado» y los alemanes, aterrados, como «la picadora». Aunque no era la única aviadora del diminuto e indefenso U-2 que ansiaba situarse un día a los mandos del mortífero Il-2, lo cierto es que las bajas entre los pilotos de este eran aún más numerosas que entre los de aquel.

El asesor político de su nuevo regimiento aéreo de asalto llamó a Anna Yegórova y sus compañeras para entrevistarlas por separado.[392] Si bien ignoramos por completo qué preguntas podía formular a los varones, sabemos que la primera que hizo a aquella fue:

—¿Por qué ibas a querer exponerte a un peligro mortal?

—¡No me digas que es mortal! —le espetó ella por respuesta.

El oficial le hizo saber que el número de víctimas era «bastante elevado», y añadió a continuación:

—Te puedo decir en confianza que de los últimos combates que libramos en Gizel no volvió con vida ningún piloto.

El consejo que ofreció a Anna en tono paternalista fue el de ser prudente y volver a una unidad de adiestramiento, en donde podría ser más útil ejerciendo de instructora. Pilotar un bombardero de asalto a tierra no era cosa de mujeres. Aunque en su voz no había asomo alguno de hostilidad ni de falta de respeto, Anna había recibido advertencias similares con tanta frecuencia que no podía evitar saltar a la menor provocación.

—¿Y bien? ¿Qué trabajo es propio de mujeres en una guerra, camarada comisario? —preguntó—. ¿El de enfermera; dejarse la piel arrastrando soldados heridos para sacarlos del campo de batalla? ¿El de francotiradora; pasarse horas acechando al enemigo haga frío o calor, llueva o nieve, para abatirlo o morir en el intento?

El comisario trató de decir algo, pero ya era demasiado tarde para aplacar a Arma.

—¿A lo mejor resulta menos peligroso que la lancen a una al otro lado de las

líneas del enemigo con una radio? ¿O quizá lo tienen mucho más fácil las mujeres de la retaguardia que funden metal o cultivan campos mientras hacen lo que pueden por criar a sus hijos?

Su entrevistador, optando por no discutir, se limitó a sonreír y revelar a Anna que tenía una hija igual de loca que ella: ejercía de médica en algún lugar del frente cercano a Stalingrado, y hacía mucho tiempo que no recibía correspondencia suya.

Anna no tardó en encontrarse viajando en tren con el regimiento de asalto de camino a la fábrica en la que habrían de recoger sus nuevos Il-2. El vagón se hallaba sumido en el griterío de los pilotos, exultantes frente al éxito colosal obtenido por el Ejército Rojo en Stalingrado y sin dolerse de otra cosa que de no haber tenido la ocasión de combatir en aquel frente mientras se acercaban con lentitud a su destino. El 2 de febrero oyeron por el sistema de megafonía de una de las estaciones el comunicado del Informbiuró soviético por el que se anunciaba: «El grupo de ejércitos Sur de Hitler, acaudillado por el mariscal de campo Paulus, se ha rendido». Poco después llegaron a donde esperaban recibir pronto los nuevos aeroplanos, que según les habían prometido, podían estar listos de un momento a otro. Su optimismo resultó de todo punto infundado. La cola que había en el comedor del aeródromo de la fábrica también era considerable. Para recibir una cuchara de aluminio había que dejar en prenda el gorro de pieles, ya que era frecuente el hurto de cubiertos. La comida no era nada del otro mundo: lo que conocían como «sopa de cazador», en la que había que perseguir trozos aislados de verdura; las inevitables «gachas de metralla», y un «postre de frambuesa» con el que apenas manchaban los cocineros el plato de metal en que lo servían. «Te mantendrá con vida —bromeaban los hombres—, pero sin ganas de perseguir a ninguna chica». Los aposentaron en un refugio «del tamaño de un túnel del metro de Moscú, con dos filas de literas». Anna recibió allí una carta de Tania Fiódorova, amiga suya de cuando trabajó en la construcción de las vías subterráneas de la capital.

Tania la informaba de las nuevas estaciones de metro, cuyo trazado seguía avanzando pese a la guerra (Novokuznétskaia, Pavelétskaia, Avtozavódzkaia…) y de los amigos del club de vuelo, de los cuales eran pocos los que no estaban sirviendo en el frente en aquel momento. Miroievski, el instructor de Anna, y Serguéi Feoktístov estaban pilotando bombarderos de ataque a tierra, y Valeri Víshniakov, Yevgueni Minshutin y Serguéi Koroliov gobernaban cazas. Muchos habían muerto ya: Luká Mirovitski, Iván Oparin, Aleksandr Lobánov, Vasili Kochetkov, Víktor Kutov…

¿Cómo? ¿Víktor? Aquello la dejó conmocionada. Todo se sumió en la oscuridad: el sol, la gente, la guerra… Sentía que le faltaba el aire… Lo que vio a continuación fue el rostro amable del médico del regimiento, que le decía: «Vamos, cielo, llora; vamos. Ya verás como te sienta bien…». Anna, sin embargo, no lograba hacer que acudiesen lágrimas a sus ojos: «Sobre mi corazón había caído un peso insoportable que no se alivió hasta pasados muchos, muchísimos años».

Poco después, estando ya en el frente Sur, tuvo un sueño de un realismo y una

hermosura inusitados. Aquel día había regresado cansada y muerta de frío a la casita en que la habían alojado por insistencia del doctor Kozlovski. La estufa estaba aún caliente: el carbón no se había apagado todavía y refulgía con un precioso titilar de llamas rojas, azules y doradas. Anna entró en calor a su arrimo y, sin desvestirse siquiera, se quedó dormida sobre la cama. Entonces soñó con Víktor, a quien veía como si lo tuviese de veras ante sí. Llevaba puesta una camisa blanca con corbata y un casquete tayiko bordado. Anna estaba con él, vestida con una falda negra de pana y una blusa azul con el cuello de encaje blanco, así como una boina, calcetines y zapatillas, blancos también, a excepción del ribete azul de estas últimas. El tocado, el último grito en moda, se sostenía en precario equilibrio entre su coronilla y su oreja derecha. Ella había disfrutado, de hecho, de «todo aquel esplendor» antes de la guerra. Lo había adquirido en el almacén Torgsín de moneda fuerte a cambio de una pieza antigua de oro que le había dado su madre. Cierto es que a él no lo había visto nunca con corbata. Ataviados de esta guisa, paseaban juntos por un prado extenso y cubierto de margaritas del parque Sokólniki. ¡Qué feliz y relajada se sentía ella! En aquel momento llamaron a la puerta, pero ella no albergaba deseo alguno de despertarse. Los golpes aumentaron de volumen al mismo tiempo que oía gritar su nombre. Sin embargo, su cuerpo no parecía querer obedecerla. Cuando al fin logró levantarse, avanzó a duras penas hacia la puerta siguiendo la pared y cayó al suelo antes de alcanzarla. Recorrió a gatas el tramo que le quedaba, y con gran dificultad, descorrió el cerrojo. Había querido la suerte que un grupo de sus compañeros pasara por allí y se decidiera a verla. De lo contrario, por la mañana la habrían encontrado muerta, asfixiada por los gases de la estufa.

Estuvieron toda la noche pendiente de ella, haciendo que paseara al aire fresco, y por la tarde la llevaron al médico que con tanto ahínco la cuidaba. Anna, tras referirle el sueño que había tenido, añadió:

—Habría sido mejor no haber despertado nunca.

Él trocó su gesto amable de siempre en una expresión severa para decir:

—A todos nos llegará la muerte a su debido tiempo, pero no todos consiguen vivir con dignidad su existencia en este mundo.

Al día siguiente, la joven se compuso para asistir a la sesión de adiestramiento del Il-2 como si no hubiera ocurrido nada, tras empolvarse la cara a fin de ocultar los rasguños que le había dejado la caída.

En el otro flanco del frente Sur alzaron vuelo los regimientos de la división de caza de Borís Sídnev. El de enero había sido un mes relativamente tranquilo para ellos. «Misiones de combate aéreo: 3 —anotó en su informe secreto el comandante Krainov, asesor político del 296.º regimiento de caza de Baránov—. Durante este período no se derribó ningún aeroplano enemigo, ni hubo bajas en combate en el regimiento». Los biógrafos de Katia Budánova aseveran que el 8 de diciembre hizo

pareja de vuelo con Baránov y participó en un combate cerrado contra cuatro Focke-Wulf que se saldó con la destrucción de uno de estos.[393] En los archivos de la unidad no hay constancia de semejante episodio, que probablemente no sea más que otra leyenda. Las victorias obtenidas por Litviak y Budánova en aquel regimiento empezaron a darse solo en febrero de 1943; pero, eso sí, fueron espectaculares.

El frente Sur se estaba preparando para atacar Rostov del Don. Si lograban recobrarla con rapidez, sería posible rodear los ejércitos alemanes que combatían en el Cáucaso en una bolsa mucho mayor que la de Stalingrado. A principios de enero, por orden del consejo militar del frente de Stalingrado, los comandantes y oficiales políticos «ofrecieron charlas destinadas a exponer las heroicas hazañas de las tripulaciones aéreas y la abnegada labor del personal de mantenimiento». En ellas, se mostraba en los mapas el avance de las tropas soviéticas, a diferencia de lo que había ocurrido con una retirada de la que no los separaba demasiado tiempo. En el 296.º regimiento de caza participaron en la campaña propagandística todos los miembros del partido, encabezados por el mismísimo Batia Baránov, quien «explicó la significación del ataque y de la derrota de las hordas germanas en Stalingrado».

Valia Krasnoshiókova equiparaba a Batia con el héroe de la aviación soviética y piloto de pruebas Valeri Chkálov, pues, como él, era un piloto intrépido y un buen hombre. Su alumno y amigo Alekséi Marésiev, quien llegó a ser un gran héroe de guerra, opinaba lo mismo sobre él.[394] Tras caer derribado en territorio enemigo con heridas en las dos piernas, Marésiev se arrastró a lo largo de 18 kilómetros tratando de regresar a su unidad. Más tarde, después de que se las amputasen, comenzó a volar de nuevo y se incorporó a su fuerza de combate. «Baránov fue mi primer comandante en el frente —recordaba este—. Puedo verlo como si lo tuviese delante: un hombre de altura media y constitución recia, con el cabello rizado y un tanto rojizo. Era fácil ver en su mirada la fuerza de voluntad que poseía. Era un comandante estricto, aunque sabía querer a la gente y reconocer sus virtudes. Baránov fue quien me enseñó lo que más importa a un piloto: el arte de ser hábil, ingenioso e imprevisible durante un combate cerrado».

Yevgueni Rádchenko, integrante del 296.º regimiento, recuerda que Baránov enseñaba a sus pilotos, sus subordinados y sus alumnos a batallar «predicando con el ejemplo. Cuando había una misión de veras difícil, se ponía él mismo a la cabeza del grupo».[395] No olvida que era, además, un hombre amigo de la diversión, dotado, además, de una personalidad única. De pequeño había querido ser soldado de caballería, y si bien la marcha inexorable del progreso lo había obligado a ajustar sus planes y hacerse aviador, había conservado siempre rasgos del oficial temerario de una unidad montada. En cierta ocasión llegó al regimiento Timoféi Jriukin, el comandante del 8.º ejército aéreo, y se lo encontró despidiendo a los pilotos que partían hacia una misión vestido con un atuendo muy extraño: estaba descalzo, llevaba puesta una camisa de campesino en lugar de la chaqueta militar y les estaba dando la señal de despegar con un sable (que solo Dios sabía dónde podía haberse

agenciado). «¿Tú te has visto, Baránov?», fue todo lo que dijo Jriukin. Tenía la misma edad que él, y le profesaba estimación y respeto.[396]

En enero de 1943, Krainov había informado al jefe del departamento político de la 6.ª división aérea de guardias sobre la labor propagandística que había llevado a cabo: «El personal del regimiento se encuentra en buenas condiciones políticas y morales. Todos los del regimiento, el partido y el Komsomol están centrados en cumplir con las órdenes de combate de sus comandantes. Se sienten inspirados por el avance triunfal de nuestro Ejército Rojo y ha puesto todo su empeño en acelerar la derrota del enemigo». Para las charlas que debían ofrecer los del partido a otros integrantes del regimiento se elegían temas tan adecuados como: «Vigilancia revolucionaria durante el avance del Ejército Rojo». Las armeras recibieron un discurso especial por parte del comandante Guskov sobre la necesidad de «aumentar la vigilancia revolucionaria».

Los agentes políticos habían sido conscientes desde hacía mucho de la particular dificultad que planteaba el adoctrinamiento de las combatientes de sexo femenino. Aunque no sabemos lo que pensaba el comandante Krainov de los cuadros femeninos de su regimiento, sí podemos decir que Panov, el asesor político del vecino 85.º regimiento, perdía a veces la paciencia. Cierta noche estaba llevando a cabo una sesión de adoctrinamiento en la que hacía ver a un grupo de muchachas: «América e Inglaterra no van a abandonarnos en momentos de necesidad; los japoneses se enfrentan al total desmoronamiento en el océano Pacífico; los partisanos yugoslavos han vuelto a dar a los alemanes una lección que no olvidarán, y Rommel se ha quedado atascado en las arenas del desierto de África. Además, el Ejército Rojo tiene a su disposición no solo cohetes Katiusha y carros de combate nuevos, sino también la tradición heroica de nuestros ancestros Suvórov y Kutúzov (condes y príncipes, cierto es, pero de los buenos)».[397] Si bien las jóvenes —algunas de las cuales, que tras un día agotador no esperaban la visita del supervisor político, se habían ido ya a la cama— daban la impresión de estar escuchando, sus ojos ausentes le hicieron ver que debían de estar pensando en otras cosas. De pronto, una de ojos oscuros llamada Nadia levantó la manta y, para gran regocijo de sus amigas, lo invitó a acompañarla. «¡Ay, comisario! Comisario, ¿adonde vas a ir? ¡Métete aquí conmigo!». Panov no tuvo más remedio que renunciar a su sesión de adoctrinamiento y salir de allí a la carrera.

Uno de los modos que tenía un comisario recién degradado de ser de utilidad consistía en mejorar las condiciones de vida de los mecánicos y los técnicos, si es que quería tomarse la molestia. A Krainov, desde luego, no le importaba, y así, era frecuente verlo importunar al jefe del grupo de mantenimiento de la base aérea a fin de que abordase diversos problemas y omisiones. La victoria lograda en Stalingrado no supuso demasiadas mejoras en las condiciones de vida del personal técnico. Tal como señalaba cierto informe político, en tanto que «las tripulaciones del regimiento están siempre bien alimentadas con comidas calientes que reciben de manera

puntual», los de mantenimiento pasaban necesidad «por causa del mal funcionamiento del batallón de apoyo del aeródromo».[398] En 1943 y en fechas posteriores, sobre todo durante el avance final, al personal técnico lo avituallaban «de forma abominable: les hervían concentrado de mijo que tenían que beber sin aderezo».[399] Además, durante el tiempo que pasaron trasladándose de un campo de aviación a otro, no tuvieron ocasión de lavarse ni de librarse de los piojos. Estos habían aparecido en Stalingrado, lo que apenas resulta sorprendente, pues allí resultaba imposible asearse. El ingeniero del regimiento comentó cierta mañana a la mecánica Kolia Menkov: «¿Has visto la de Messerschmitt que tienes rodándote por la cabeza?».[400] Sin embargo, no había manera de hacerles frente: por más que se expurgaran y exterminasen con gasolina los que tenían en la ropa, a los pocos días habían vuelto. Los mandos no se tomaron en serio el asunto hasta que se dieron varios casos de tifus. Solo entonces se hizo que todo el mundo se lavara a fondo y se trataron las prendas de vestir, pero fue ya hacia finales del mes de enero de 1943, tras la liberación de Zernograd.

32

«MUJERES DE LA CALLE Y TODA CLASE DE TARAMBANAS»

«Los alemanes se retiran y los estamos persiguiendo», escribió en su diario Zhenia Rudneva, integrante del 588.º regimiento de bombardeo nocturno. El 4.º ejército aéreo estaba pisando los talones a las tropas alemanas que huían del Cáucaso.

Según comunicó la navegante a sus padres: «como estamos siempre en movimiento, puede ser que el correo llegue peor aún que antes. Ahora nos ha llegado a nosotros el momento de las celebraciones. Estamos atacando, y todavía vamos a pasar aquí un día o dos antes de trasladarnos a otro lugar, porque los alemanitos han salido en desbandada a una velocidad extraordinaria».[401] Zhenia refería en sus cartas que las muchachas de su regimiento se estaban acantonando con las mismas mujeres del verano pasado, cuando tampoco permanecían mucho tiempo en el mismo sitio por tener que cambiar constantemente de base aérea, aunque entonces había sido para acompañar la retirada de las unidades de tierra, y ahora se movían en el sentido opuesto.[402] Zhenia compartía vivienda con Galia Dokutóvich, quien expresó en su diario la inmensa compasión que profesaba al paisanaje del lugar y la indignación que le producía ver cuánto habían destruido los alemanes durante su estancia y el descaro con que habían robado a los habitantes.

Solo el cielo sabe quién pudo haberles contado los rumores que se decía que circulaban sobre ellas entre los alemanes. «Los hitlerianos —aseveraba Galia— han sabido de la existencia de nuestro regimiento» y decían, supuestamente, que «reclutan a mujeres de la calle y toda clase de tarambanas y nos dan inyecciones especiales que nos quitan la mitad de nuestra feminidad: somos medio mujeres y medio hombres, que dormimos por el día y salimos a bombardear por la noche».[403] También corría el cuento de que cuando caía en manos de los de Alemania un U-2 del regimiento masculino, «todos, y en especial los oficiales, corrían al avión para mirar de arriba abajo a la piloto. Aunque los de la tripulación eran hombres, los hacían desnudarse de todos modos».

Las brujas de la noche creían a pie juntillas semejantes bobadas, pues, aunque habían visto muchas cosas terribles en los meses que habían estado en el frente, seguían siendo muy ingenuas e inexpertas. Muchas ni siquiera habían topado con un

soldado enemigo muerto. Natasha Meklin vio su primer cadáver alemán en febrero de 1943 en la estación de Rasshevatka. El cuerpo de caballería del general Kirichenko había expulsado al enemigo la víspera, de modo que el pueblo seguía incendiado y sembrado de cuerpos sin vida de personas y monturas. En el arcén de la carretera que llevaba al aeródromo, Natasha y su piloto, Irina Sebrova, encontraron un soldado alemán muerto que yacía tras un montículo, y la primera estuvo a punto de tropezar con él. Las dos se detuvieron a observarlo. No articularon palabra. El alemán era joven y estaba sin uniforme, en paños menores azules. «El cuerpo estaba pálido y ceroso, y tenía la cabeza hacia atrás y vuelta hacia un lado. Su pelo liso y rubio estaba congelado por la nieve»[404]. Daba la impresión de que acabara de volverse para mirar con horror el camino en espera de que ocurriese algo.

Hasta entonces, las muchachas habían tenido solo una idea vaga del aspecto que podría presentar de cerca la muerte que sembraban cada noche. «Acallad los fuegos de la artillería»; «Bombardead el paso fluvial»; «Destruid los recursos bélicos del enemigo»… Todo aquello sonaba muy abstracto y sencillo. Sabían que cada enemigo abatido acercaba un tanto más la hora de la victoria y, de hecho, era ese el motivo que las había llevado al frente. Sin embargo, al contemplar el rostro exangüe de un enemigo muerto sobre el que no se derretía la nieve y el brazo que tenía echado a un lado con los dedos tensos, Natasha no pudo menos de sentir emociones encontradas: depresión y repugnancia, aunque también lástima. «Mañana volveré a lanzar bombas —pensó—, y al día siguiente, y al otro, hasta que se acabe la guerra o me maten».

«Estamos a ciento cincuenta kilómetros del frente —escribió Galia Dokutóvich el 2 de febrero de 1943—. Mañana vamos a volar de nuevo hasta alcanzarlo»[405].

Avanzaban sin descanso en dirección a Krasnodar, porque el 4.º ejército aéreo estaba brindando apoyo al frente del Cáucaso Norte, que marchaba con rapidez hacia la capital del Kubán. «Estamos volando mucho. Hemos hecho ya 28 salidas. Ahora estamos en Dzherelievskaia. Nos hemos habituado a no dormir de noche, estemos o no operando. Da la impresión de que estemos en el frente. El enemigo tiene a sus espías cotilleando a todas horas con sus aeroplanos. Los fascistas están trasladando sus pertrechos y sus tropas del Cáucaso al estrecho de Kerch, y nosotras les estamos lanzando besitos desde el cielo. Hemos recobrado Rostov, Shajti, Novoshajtinsk y Konstantínovka, y ayer oímos que se ha tomado Járkov», escribió el 17 de febrero.[406] Todo había ocurrido tan deprisa, que la reconquista de Krasnodar de hacía solo cinco días parecía cosa de un pasado distante. Los periódicos, sin embargo, seguían hablando de semejante victoria y ensalzando la función heroica desempeñada por el 4.º ejército aéreo.

Las unidades alemanas se retiraban a través de Rostov e iban volando los puentes que

dejaban atrás. Cuatro semanas después del 10 de enero de 1943, fecha del comienzo de su retroceso, habían llegado a la cabeza de puente del Kubán todas las formaciones del 17.º ejército alemán combatientes en el Cáucaso.

Cuando empezó la reconquista de Rostov, el 296.º regimiento de Baránov solo disponía ya de 15 aeronaves en condiciones de volar, amén de dos que se estaban reparando en Kotélnikovo.[407] Cuatro de los que habían quedado en la margen opuesta del Volga tuvieron que declararse irreparables. Los pilotos se turnaban para usar los pocos que quedaban disponibles. Lilia Litviak compartía avión a menudo con Semión Gorjiver, y sus mecánicos estaban encantados, ya que este era bajito y apenas superaba a aquella en altura; de modo que cuando uno tomaba el relevo al otro no necesitaban ajustar los pedales. Lilia y Semión reían juntos a menudo.[408]

El 10 de febrero, Kutsenko, Salomatin, Budánova y Gorjiver se distinguieron por derribar tres aviones alemanes.[409] Litviak los seguía de cerca. El 11 de febrero, el regimiento «efectuó 20 misiones de apoyo a las tropas de tierra soviéticas». En su transcurso, el jefe del regimiento, Nikolái Baránov, y Lilia Litviak dejaron fuera de combate un Stuka, y un grupo de otros pilotos hizo otro tanto con un Messerschmitt. En su informe secreto, el comandante Krainov, supervisor político, dejó constancia del protagonismo de los comunistas participantes en la operación: «El teniente Salomatin y el capitán Verbliúdov, miembros del PCUS, combaten sin miedo en las alturas».[410]

Alekséi Salomatin, sin embargo, tenía cada vez menos tiempo que dedicar a las actividades del partido desde que se había enamorado. En un regimiento es imposible ocultar nada, y la relación que nació entre dos pilotos del 1.er escuadrón se hizo pública enseguida. La popularidad y admiración de que gozaba Salomatin en la unidad, y el excelente rendimiento de Litviak durante los primeros combates cerrados que había librado desde que formaba parte de la unidad, llevaron a tratar con gran respeto sus sentimientos, aun por parte de los aviadores que gustaban de lanzar pullas a su amigo. Tanto estos como los mecánicos hacían lo posible por «propiciarles momentos de intimidad».[411] A principios de marzo, los dos pidieron a Baránov permiso para contraer matrimonio, y aunque él se lo concedió, tampoco en adelante tuvieron demasiadas ocasiones de estar juntos. La oportunidad solo se les ofrecía de noche, cuando con no poca frecuencia hallaban acomodo en un cuartito de alguna cabaña campesina. Sin embargo, dado que el frente no dejaba de avanzar, sus refugios temporales no duraban mucho.[412] A veces, sin embargo, lograban concederse un respiro en medio de los combates incesantes. Ha llegado a nuestros días una fotografía encantadora que debió de tomarse una de aquellas preciadas tardes. Los pilotos se han reunido en torno a un todoterreno (resulta extraño ver a todos aquellos pilotos al lado de un vehículo sin alas). Aleksandr Martínov se encuentra a un lado, y Alekséi Salomatin posa algo más cerca de Lilia, con los codos apoyados en la carrocería y sosteniéndose la barbilla con las manos. Batía está sentado en el estribo, luciendo sus botas nuevas de piel de ante amarilla. Los pilotos

las hacían confeccionar con el cuero que arrancaban de los depósitos del combustible de los Junkers derribados, y no servían sino para alardear, ya que eran muy permeables. El desenfado y la alegría que impera en la instantánea hace difícil de creer que pocos meses después hubieran muerto tres de ellos.

«Es tiempo de bombardeos y más bombardeos», escribió Zhenia Rudneva en su diario.[413] Había empezado el deshielo, y un lodo atroz e impracticable marcaba el comienzo de la primavera. Contra él tenían que luchar las columnas enteras de vehículos alemanes que se retiraban por las carreteras procedentes del Cáucaso. El único problema que se planteaba a los soviéticos era que sus aviones tampoco podían rodar por el barro para despegar y, además, carecían de combustible, toda vez que los vehículos del batallón de mantenimiento del aeródromo también estaban atascados.

Tal situación exigió una serie de cambios en la actividad habitual del regimiento. Había que salir mucho antes al campo de aviación para llevar a rastras los aeroplanos de sus puestos de estacionamiento a la pista. Los trenes de aterrizaje se hundían en el fango, y otro tanto ocurría a las botas de lona de los mecánicos. «En tiempos de paz —reflexionaba Raisa Arónova— a nadie que estuviera en su sano juicio se le habría ocurrido volar con este barro». Sin embargo, aquella época parecía ya muy remota. Katia Piskariova, en cambio, no dudó en detener a un paisano que transitaba por la carretera para decirle: «¡Venga, hombre; échanos una mano!».

La falta de carburante redujo el número de salidas y permitió enviar a parte del personal al balneario de Yesentukí, población situada a solo doscientos kilómetros que contaba con el mejor hospital del Cáucaso y que acababa de reconquistarse a los alemanes. «Me han dado un pase para el sanatorio de Yesentukí», anotó Galia Dokutóvich el 24 de febrero.[414] Aunque no era propio de ella consentir en semejante retiro cuando todos estaban deseando que se secara la pista y regresasen los camiones cisterna con el combustible, Galia se encontraba enferma. «Me siento mal. Hago lo posible por que no se me note, pero me temo que no voy a aguantar mucho», confesó, aunque solo a su diario.[415] No reveló nada a sus amigas, incluida Polina. Sin embargo, por empeño que pusiera en ocultar su padecimiento, ninguna de ellas era ciega. Aun así, la única vez que trató de hablar con ella Polina, Galia se puso furiosa y le prohibió que volviera a mencionarlo.

Tras varios meses de ocupación, el sanatorio de la ciudad recién liberada no debía de hallarse en las condiciones más adecuadas para recibir visitantes, pero los soldados no pedían gran cosa. Poco después de su llegada, Galia escribió que ya se estaba acostumbrando al lugar y no se aburría tanto. Además, había conocido a alguien que estaba consiguiendo darle sentido a su estancia allí.

No resulta difícil trazar el desarrollo de su relación con Misha, un piloto de ojos azules, gracias a las entradas de su diario. Lo primero que encontramos en ellas es la referencia a una visita que hizo a la sala de las muchachas cierto grupo de oficiales

que «se condujeron con demasiada libertad» y se pusieron a decir tales cosas que la empujaron a ausentarse. Luego, confió a sus páginas la sorpresa que le produjo el dar entre ellos con Misha, «una persona muy sincera y profunda». A la marcha del aviador, alguien de entre el personal le dijo: «Le has robado el corazón, Galia». «Lo que no sabe —pensó para sí— es que él también me lo ha robado a mí». Aquel «divino Misha de ojos azules y cabello revuelto» pilotaba un Boston, un bombardero estadounidense, en un regimiento destinado a no mucha distancia de donde servían las brujas de la noche; conque no eran pocas las probabilidades de que volvieran a encontrarse en breve. Tras la partida de Misha, el tiempo transcurrió «increíblemente lento». Ella no deseaba otra cosa que «volver cuanto antes al regimiento y a la acción», al lugar en el que podía, «aunque sea solo de pasada», ver de nuevo a Misha.

El peligro mortal que corría ella cada noche en el aire le parecía insignificante en comparación con el que amenazaba a Misha a los mandos de su Boston. Galia se había enamorado.

33

«PESE AL DOLOR, ELLA PROSIGUIÓ SU LUCHA HEROICA»

Cuando el tiempo era propicio, los pilotos de caza efectuaban a menudo varias salidas diarias, y al aterrizar, se hallaban tan extenuados por la tensión del combate que ni siquiera tenían la fuerza necesaria para desembarcar de manera inmediata. Valia Krasnoshiókova recordaba que, en ocasiones, Pleshivtseva y ella tenían que sacarlos del aeroplano tras la tercera o la cuarta misión.[416] Aunque en menor grado que un año antes, los alemanes seguían desplegando un gran poderío en el aire.

Los pilotos de Baránov ya no albergaban duda alguna respecto del personal femenino, y en particular de Litviak, a quien la mayoría consideraba «superior a la media» a los mandos de un avión.[417] Su nombre aparece con frecuencia en los documentos del mes de marzo de la unidad, conocida ya con el título honorífico de 73.er regimiento de guardias de caza. El 7 de marzo de 1943, Lilia «llevó a cabo un aterrizaje forzoso en el aeródromo de Selmash [Róstselmash, en realidad]». El motivo, tal como señalaba el asesor político, se estaba «investigando».[418] Antes de descubrirse que se había debido a un fallo mecánico circularon no pocos chistes entre los hombres. Se decía, y bien puede haber sido cierto, que Litviak no poseía muchos conocimientos acerca de cuestiones técnicas. Muchos recordaban la amonestación que tuvo que soportar del ingeniero del regimiento cuando regresó a la base aérea sin apenas combustible en el depósito por no haber tenido en cuenta la dirección ni la velocidad del viento a la hora de hacer cálculos. «¿Qué te crees, muchachita —le espetó—, que porque la palanca que tienes delante siga moviéndose puedes confiar en que todo va bien?»[419]. Aun así, muy poco después Lilia volvió a demostrar que merecía ser tomada muy en serio. «Durante el período del 22, el 23 y el 24 de marzo, el regimiento estuvo ofreciendo protección aérea a la ciudad de Rostov —escribió el comandante Krainov en el informe periódico que envió al departamento político—. Durante una incursión efectuada por bombarderos hostiles se llevó a cabo un combate aéreo que se saldó con la destrucción de dos aeronaves enemigas Junkers Ju-87, un Junker Ju-88 y un Messerschmitt Bf-109. En la batalla se distinguieron el teniente Kaminski, miembro del Partido Comunista (derribó un Junker Ju-88, que cayó en el distrito de Gorodishe); el cabo segundo Borisenko (derribó un aeroplano enemigo

Junker Ju-87); la alférez Litviak, miembro del Komsomol (derribó un Junker Ju-87), y el capitán Martínov, miembro del Partido Comunista y Héroe de la Unión Soviética (dañó un Messerschmitt Bf-109)». Algo más adelante vuelve a hablar de Lilia: «Con gran coraje, la alférez Litviak efectuó un aterrizaje de emergencia en su aeródromo después de ser herida. Su avión sufrió daños durante el combate y necesita ser reparado».[420]

En su informe mensual, más completo, escribió: «El 22 de marzo, la alférez Litviak, integrante del Komsomol, combatió con valentía con un grupo de bombarderos enemigos Junkers Ju-88. El enemigo la hirió, y pese al dolor, ella prosiguió su lucha heroica, derribó de cerca a uno de ellos y no dejó el campo de batalla sino tras recibir daños en el sistema de ventilación». Tras lo que concluía en apropiado tono hiperbólico: «Solo las hijas del pueblo ruso son capaces de mantener un combate así».

Lilia se convirtió en toda una celebridad. Apareció en un lugar destacado del *Komsomólskaia Pravda*, y los hermanos Tur, dramaturgos de renombre que ejercieron de corresponsales de guerra en el frente, escribieron sobre ella en el *Halcones de Stalin*. Huelga decir que en su artículo, titulado «La joven vengadora», no pudieron omitir una descripción física de la aviadora: «Lilia Litviak tiene veinte años, ¡hermosa primavera de su vida de doncella!, y una figura frágil de cabello dorado tan delicado como su nombre: Lilia». En sus párrafos se describía el modo como, durante la tercera salida que había efectuado en la batalla de Stalingrado, había derribado a un piloto alemán que había «recibido tres cruces alemanas». Añadía que se había hecho con una reputación considerable en cuanto «una de las pilotos más destacadas del frente» y refería que, en cierta ocasión, pese a estar herida, se las compuso para salvar el avión que pilotaba. Tras presentarla como una joven sin artificio, citaban las siguientes palabras suyas: «Cuando veo un avión con las cruces y la esvástica en la cola, solo siento una cosa: odio, y esta emoción hace que apriete con más firmeza los botones de disparo de mis ametralladoras».

El artículo se dio a la imprenta enseguida, y un día o dos después de que ingresaran a Lilia en el hospital de Rostov para cuidarle las heridas, toda la ciudad conocía ya a la piloto y sus hazañas. No solo fueron a verla Katia, las mecánicas y los pilotos varones de su regimiento, sino que, gracias a la fama que le habían dado los periódicos de Rostov y los regionales, recibió visitas de una multitud de ciudadanos de la zona que le llevaron regalos y dulces a pesar de que la ocupación alemana había dejado a la mayoría casi sin nada.[421] Lilia no tardó mucho en recibir el alta, sin embargo, y en cuestión de unos días había vuelto a su unidad con montañas de obsequios, feliz, orgullosa y con una leve cojera. Aunque la herida era superficial y afectaba solo al tejido blando del muslo, resultaba dolorosa.

En realidad tendría que haber estado hospitalizada más tiempo, pero insistió en que la dejaran salir. Por su parte, Batia, y quizá también el mismo Sídnev, le ofrecieron algo que no pudo rechazar: un tiempo de permiso en Moscú, y por si fuera

poco, con Katia Budánova, a quien encargaron que la acompañase. Las despidieron como se merecían: «bebieron, comieron las manzanas en conserva que llevó Baránov» y cantaron.[422]

Yuri, que tenía entonces quince años, recordaba muy bien el momento en que regresó del frente su querida hermana. Al día siguiente, tras ponerse al día con su madre de cuanto había ocurrido, salió corriendo a la calle y volvió con dos amigas. Katia Budanova se reunió con ellos tras pasar un tiempo con su hermana y sus sobrinas, para las que había llevado víveres. Aquel día abundaron el ruido y la diversión en la sala que habitaba la familia de Litviak. Las muchachas pusieron en marcha el gramófono e hicieron sonar *Río Rita* a todo volumen. La madre de Lilia, Anna Vasílievna, le remendó la ropa y le arregló el uniforme.[423]

Aunque había vuelto a casa con atuendo de soldado, Yuri recordaba que llevaba en el macuto «un vestido con partes verdes». Él no tenía la menor idea de cuál era el material del que estaba hecho, pero nosotros sí lo sabemos. «En efecto: nuestras muchachas eran las más bonitas del 8.º ejército —aseverarían más tarde los pilotos del 73.er regimiento de guardias—. ¿Te acuerdas de que en Rostov les conseguimos medias de rejilla alemanas? Se cosían de todo, ¿sabes? Se hacían vestidos hermosísimos con los paracaídas alemanes. ¡Seda trenzada! Y ¿sabes cómo les hacían los ribetes? Usaban los proyectiles antiaéreos de los alemanes. La pólvora que llevaban dentro venía en bolsitas verdes de viscosa. Pues bien: las vaciaban y las aprovechaban para hacerles adornos. ¿Quién no se iba a fijar en ellas?»[424]. Cierta camarera del batallón de mantenimiento del aeródromo que recordaba muy bien a Lilia no había olvidado el vestido en cuestión. El Ejército Rojo capturó en Rostov tales cantidades de municiones antiaéreas que todas las del 8.º ejército aéreo podrían haberse permitido un atuendo así, pero Litviak cosía mejor que ninguna otra.

Con todo, aquel vestido no era el más apropiado para hacer frente al frío Moscú de finales del mes de mayo, cuando en el interior de los apartamentos no hacía más calor que en la calle. Por lo tanto, mientras se secaba el uniforme recién lavado, Lilia y su madre confeccionaron a la carrera un conjunto con restos que, bien aprovecharon de otro, bien llevó consigo a casa la piloto. Anna Vasílievna conservó aquel modelo, que hoy, aunque descolorido, puede contemplarse tras un cristal en una escuela museo de Krasni Luch, cerca del lugar en que murió Lilia.[425]

El deseo de regresar cuanto antes a su regimiento, a sus amigos y a Alekséi hizo que no permaneciese mucho tiempo con su madre. Por pudor no dijo nada a esta de la relación íntima que mantenía con Salomatin. Hasta en las cartas que enviaba a casa la calificaba de amistad.[426]

Katia Budánova tuvo que pasar un tiempo más en Moscú, probablemente a instancia del Komsomol. «¿Dónde está?», preguntaba Lilia en los escritos que enviaba a casa.[427] Echaba de menos a su amiga, quien no volvió hasta finales de junio. En la capital se reunió con un buen número de personas, entre quienes se incluía el poeta Samuíl Marshak, a quien ya conocía. Después de morir ella, él

compuso su «Canción de Katia Budánova», a la que más tarde pondrían música. En junio, la piloto dio una charla en una fábrica aeronáutica en la que había trabajado en otro tiempo. «En el campo de batalla, chicas —comunicó a su auditorio—, no se pasa miedo, pero luego, cuando una se sienta en el suelo, cierra los ojos y piensa en todo lo que ha pasado, es cuando la atenaza el terror, cuando le entra calor y frío y se echa a temblar del susto»[428].

En ausencia de Litviak y Budánova, Valia y Faina se hacían un hueco en una comunidad de mujeres, algo nuevo para ellas. En el 296.º regimiento seguía habiendo un grupo poco numeroso de armeras. Cierta noche se presentó Batia Baránov en la casa de Rostov en la que vivían, borracho y con ganas de juerga. Fue a la cama de cada una de ellas, les retiró las mantas y las «regó» con una tetera. Las jóvenes se pusieron a chillar. Faina Pleshivtseva fue la única que mantuvo la calma. Salió de la cama que ocupaba al lado de Valia, se acercó descalza a un cubo de agua, llenó una taza en él y la vació sobre la cabeza de Batia. Él se serenó de inmediato y se fue. Tras aquello se mostró siempre muy precavido frente a Faina y Valia.[429] Había demostrado que cuando bebía era propenso a tratar de pellizcar el trasero de otras muchachas. Sin embargo, Valia había decidido ya que Baránov era, en lo fundamental, una buena persona y un piloto excepcional, y optó por no darle importancia a dicho rasgo, considerando que todo el mundo tiene sus debilidades. Quien vive sometido constantemente a semejante grado de tensión necesita a veces, sin más, embriagarse.

Litviak regresó a su regimiento a la vuelta de una semana. ¿Había hecho alguna parada de camino? Grídnev, comandante del 586.º regimiento de caza, aseveraría más tarde en sus memorias que la piloto se había personado de improviso en la unidad femenina. A su decir, la habían trasladado temporalmente a su antiguo regimiento y deseaba que él le diese permiso para reintegrarse en el de Baránov, en el que servía de piloto su prometido. Fue muy directa y le habló de tú a tú, pero Grídnev entendió que no tenía delante a una aviadora común: Litviak era ya una celebridad. Él le hizo saber que no tenía autoridad ninguna en aquel asunto y que una orden así solo podía anularla el mando de defensa aérea.[430] Sin embargo, no había obstáculo que fuese demasiado grande para Litviak, quien no dudó en ir a Moscú y hacer que rescindieran la orden. Evidentemente se salió con la suya, ya que aquella fue la última vez que la vio en persona el regimiento femenino.

Con todo, las veteranas de la unidad no coinciden con el relato de Grídnev. De hecho, es tanto lo que se apartan de la realidad en su opinión, que hasta han querido que acaben en la hoguera.[431] Por desgracia, todo apunta a que nunca sabremos con seguridad qué grado de verdad tienen los recuerdos a menudo sensacionalistas que describe Grídnev. Apenas queda ya con vida ningún integrante del 586.º, y quienes aún pueden hablar se niegan a hacerlo sobre este particular, como si tuviesen algo que ocultar. Sin embargo, teniendo en cuenta el número elevado de mitos y mentiras sin atenuantes que proliferaron entonces en torno al buen nombre de Lilia, bien podría

ser que la historia de Grídnev fuera la única cierta y Litviak no viajase a Moscú disfrutando de un permiso, sino con la intención de hablar con quienes ocupaban posiciones de poder y solicitar al mando de defensa aérea que la dejara regresar al lado de Alekséi. Tal vez fuera ese también el motivo por el que pasó tanto tiempo en la capital Katia Budánova. ¿No estaría buscando la autorización necesaria para seguir sirviendo en el regimiento de Baránov? Sin embargo, en tal caso, ¿por qué fue Litviak la única en hablar con Grídnev?

Se dieron, sin duda alguna, intentos de hacer regresar al 586.º regimiento de caza de Grídnev a las pilotos que habían salido de él durante la batalla de Stalingrado y se negaron tras ella a regresar: Klava Blinova y Tonia Lébedeva, y más tarde Masha Kuznetsova y Ania Démchenko, quien se unió a Kuznetsova, Dios sabe cómo. Blinova y Lébedeva contaban con la ventaja de conocer a Vasili Stalin, pero las otras dos se empeñaron en permanecer en una unidad masculina después de que los pilotos, entre quienes se incluía el futuro marido de Masha, las convencieran de que semejante acto de insubordinación iba a quedar impune. Las autoridades, sin embargo, no tardaron en hacerlas acudir a Moscú.[432] Masha y Ania llevaban los uniformes de aviación de invierno —que no habían podido cambiar por no estar adscritas a ningún regimiento— empapados en sudor. Cuando llegaron al cuartel general del mando de defensa aérea, el general Osipenko las sometió a tal andanada de improperios, que hasta Démchenko, quien no era precisamente célebre por su reserva, enmudeció. En aquel momento acudió en su ayuda el mismísimo general Mijaíl Gromadin, comandante de las fuerzas de defensa aéreas. «Dales un avión y déjalas que vuelen», ordenó a Osipenko. Tras otorgarle abrigos para que se cambiaran, las enviaron a unas instalaciones de descanso creadas en el campo. Masha obtuvo permiso para pasar un día en Moscú y presentar a Ania a su familia.

Al día siguiente las llamaron y las informaron de que debían asistir a una recepción en la Embajada de Mongolia. Las mujeres mongolas habían reunido dinero para adquirir aeroplanos, y se había decidido que se asignarían a las muchachas. Si apenas un par de días antes Osipenko les había sentado las costuras y las había amenazado con arrestarlas, en aquel momento se vieron convertidas en invitadas de excepción de un banquete diplomático. Hubo una celebración en su honor en el aeródromo en el que se les iban a otorgar los nuevos aviones, recién salidos de la fábrica. Se trataba de dos Yaks que llevaban una inscripción que decía: «De las mujeres de Mongolia para el frente». Aunque a regañadientes, ambas despegaron a bordo de aquellos cazas para regresar al regimiento femenino de caza destinado en Vorónezh.

Masha Kuznetsova siguió volando con éxito hasta el final de la guerra, aunque no volvió a lograr más victorias en el aire: el regimiento siguió consagrado a labores de defensa aérea, y el número de aparatos enemigos derribados fue escasísimo.

Galia Dzhunkóvskaia, Masha Dólina y Vania Soliónov bajo su Pe-2.

Vladímir Mikoián (en el centro) con un grupo de pilotos de su regimiento.

La piloto Klava Blinova.

Klava Blinova con pilotos varones de su regimiento.

Galia Dokutóvich en Yesentukí.

Anna Yegórova, piloto de Il-2 (verano de 1943).

Lilia Litviak al lado de su avión.

Borís Yeriomin a bordo de su Yak (1943).

Sobre estas líneas: La piloto Antonina (Tonia) Lébedeva.

Izquierda: El piloto Alekséi Salomatin.

Lilia con un grupo de pilotos de su regimiento, Nikolái Baránov (sentado) y Alekséi Salomatin (de pie detrás del automóvil, con la barbilla apoyada en las manos).

Sasha Martínov, Nikolái Baránov, Lilia y Salomatin. Tanto esta imagen como la anterior se debieron de tomar a principios de mayo de 1943.

Funeral de Salomatin.

Katia de uniforme en Moscú (abril-junio de 1943).

Familia de refugiados que regresa al fin a su hogar.

Sobre estas líneas: El jefe de regimiento Iván Gólishev.

Izquierda: El mecánico Nikolái Menkov en 1944.

Veteranas del 46.º regimiento de guardias de bombardeo nocturno reunidas el Día de la Victoria delante del Teatro Bolshói.

Valentina Váshenko con sus alumnos en Krasni Luch (Ucrania). Esta maestra y los estudiantes de su escuela dedicaron muchos años a la búsqueda de los restos de Lilia Litviak y su aeroplano.

34

«LA PEOR MUERTE IMAGINABLE»

El teniente coronel Nikolái Baránov murió el 6 de mayo mientras escoltaba a los Petliakov que bombardeaban a las tropas de tierra alemanas. Fue una amarga paradoja el que dos días antes hubiese ofrecido una charla ante una concurrencia de integrantes del partido acerca de «El estado de la disciplina en la unidad». Al decir de un informe redactado por el oficial político Krainov, Baránov iba bebido en el momento en que despegó para efectuar su última misión. En los alrededores de Stálino se habían entablado combates en los que participaban cazas alemanes. Dado que hubo otros pilotos que no regresaron de aquella misión, en la que se combatió con gran intensidad, puede ser que a Baránov lo hubieran derribado igualmente aun en caso de haber estado sereno. Pese a todo, el comandante quebrantó la regla de oro que no cesaba de repetir a sus pilotos: la de no beber nunca antes de despegar y aguardar siempre a haber regresado sano y salvo. Según Krainov, Baránov iba en cabeza de un grupo de caza cuando, al regresar del objetivo, perdió el contacto con los aviones que lo conformaban y con los bombarderos a los que estaban escoltando. Se enfrentó en solitario a los cazas alemanes y fue derribado en territorio enemigo. Uno de sus pilotos vio caer el avión y vio que su superior no lograba saltar.

La caída tuvo por testigos a dos adolescentes que vivían en los suburbios occidentales de Shajtiorsk, a cincuenta kilómetros de Stálino. La descripción de la muerte de Baránov que ofreció uno de ellos, por nombre Vasili Ruban, difiere un tanto del relato de Krainov, basado en observaciones de terceros.[433] Los muchachos estaban esperando con entusiasmo a que el Ejército Rojo liberase su municipio cuando, a primera hora de la mañana del 6 de mayo, avistaron tres aviones soviéticos —un bombardero y dos cazas— volando a gran altitud por encima de sus cabezas. Entonces los interceptó un par de Messerschmitt al que poco después fueron a unirse otros dos aparatos iguales. El bombardero y uno de los cazas lograron escapar del combate cerrado, pero el segundo Yak siguió luchando solo y derribó a uno de los alemanes (extremo que carece de confirmación en los papeles del regimiento). Sin embargo, a continuación fue alcanzado por fuegos de ametralladora y se incendió. Vieron una manchita separarse de él: el piloto había logrado saltar, pero el paracaídas estaba envuelto en llamas y no sirvió de nada.

No es posible determinar si Nikolái Baránov conoció «la peor muerte imaginable» (la de caer al suelo sin paracaídas) o si el otro piloto estaba en lo cierto al asegurar que no logró saltar.[434] Los adolescentes encontraron al piloto muerto al lado de los restos destrozados de su avión y por los documentos del bolsillo de su camisa supieron que se llamaba N. I. Baránov. Los vehículos alemanes no tardaron en llegar, les arrebataron los papeles y despojaron al cadáver de las dos órdenes de la Bandera Roja que llevaba prendidas al uniforme. Echaron de allí a los dos muchachos, que sin embargo, regresaron tan pronto se hubieron marchado los alemanes para cavar una fosa y enterrar al piloto. A modo de lápida, colocaron sobre su túmulo un trozo de hélice que rescataron de lo que había quedado del Yak.

Veinte años después, al regresar a su pueblo natal y recordar aquel momento, Vasili Ruban señaló el lugar en que dieron sepultura a Baránov. Los investigadores de Shajtiorsk consiguieron material de archivo que los llevó a la madre, la esposa y el hijo de Baránov, y en 1963 se trasladaron sus restos.

Los del regimiento esperaron varios días a ver regresar a Batia, incapaces de creer que pudieran haberlo abatido. Se sentían huérfanos, como si hubieran perdido de veras a su padre.[435] Aunque lo habían tenido casi por un abuelo, no contaba más de treinta y un años. Lo lloraron Nina Kámneva, conocida también como Nina la Enana, armera alta y corpulenta con la que mantenía una relación sentimental, y el resto de su unidad, que había combatido a sus órdenes desde el comienzo de la guerra y había alcanzado con él la condición de regimiento de guardias. Todos decían que la unidad no iba a volver a ser la misma sin su presencia. «La muerte del teniente coronel Baránov, comandante del regimiento de guardias, estuvo acompañada por circunstancias de indisciplina personal», anotó en su informe el comandante Krainov.[436] Tuvo que ser consciente de que la causa real fue la tensión inhumana a la que se había visto sometido desde el comienzo de la guerra por la ingente responsabilidad que suponía estar al cargo de la vida de tantas personas. La vodka solo representaba un modo de soportar semejante carga.

A Batia lo sucedió Iván Gólishev, excelente piloto y buen comandante como él, aunque distinto por completo en todo lo demás. Tenía una buena formación, una gran elocuencia y una disciplina impecable, aunque era parco en palabras.[437] Tomó las riendas del regimiento el 7 de mayo, por más que muchos siguieran sin creer que Baránov hubiese muerto de veras. Aquel mismo día, Alekséi Salomatin y Lilia Litviak aumentaron su número de víctimas al derribar un Messerschmitt cada uno. El informe asevera que él «mandó a tierra al caza enemigo». Iván Sóshnikov, quien acababa de sumarse al regimiento y ya había entablado amistad con Valia Krasnoshiókova, también se distinguió en el campo de batalla.[438]

Comoquiera que Faina Pleshivtseva, amiga íntima de Valia, estaba enamorada y no dejaba de desaparecer, esta se sentía sola. Por suerte, ya había sido aceptada por el resto de muchachas y había entablado amistad con alguno de los pilotos, incluidos el alegre Iván Sóshnikov y Aleksandr Yevdokímov, joven alto y apuesto que, cuando se

vieron retenidos en el aeródromo de Chuievo, le regaló una fotografía suya.[439] Compartían amistad y nada más, pues en asuntos del corazón, Valia era la inocencia en persona. Aunque a su alrededor abundaban las conductas cuestionables, ella era ajena por entero a todas. En cierta ocasión, Faina y ella recibieron la invitación de algunos pilotos para remojar las medallas que les acababan de conceder. Tal ceremonia consistía en meter el galardón en un vaso de vodka que había de beberse de golpe a continuación. Valia reparó en un paquetito que había sobre la mesa y lo recogió mientras preguntaba: «¿Qué es esto? ¿Una pieza de repuesto de la medalla?». Todos rieron a carcajadas ante la ocurrencia, y ella, confundida, llegó a la conclusión de que debía de tratarse de un preservativo.[440] En aquella época no abundaban en el frente, y los que había solían proceder de los alemanes, que disponían de reservas más que suficientes. Huelga decir que la calidad de los profilácticos soviéticos no podía compararse con la de los de fabricación «fascista».

Zhenia Rudneva disentía de manera categórica de quienes consideraban tolerables los amoríos informales de tiempos de guerra. Su idealismo, su ingenuidad infantil y su dogmatismo juvenil quedaron plasmados en el artículo que escribió para la revista literaria del regimiento de las brujas de la noche con el título de «El error de Varia».[441]

Las del regimiento de bombardeo nocturno habían concebido hacía mucho el proyecto de publicar una revista para sus integrantes. La unidad no carecía de poetas, escritoras y artistas. Polina Gelman llegó incluso a fundar un club de filosofía que, sin embargo, no floreció. Daba la impresión de que nadie tuviera tiempo ni energías que consagrar al género de pensamiento profundo que exigía semejante empresa. En cambio, la edición de una revista literaria constituía, a todas luces, una idea excelente. Las muchachas habían ido acumulando una cantidad nada desdeñable de poemas, cuentos y dibujos, y había llegado el momento de reunirlos en un mismo sitio.

Galia Dokutóvich aceptó ser la directora, y el primer número contenía dos artículos de Zhenia. Uno de ellos versaba sobre una muchacha, real o ficticia, llamada Varia que cometía la imprudencia de confiar en un seductor. Su error, en opinión de la autora, no era tanto el haber olvidado por él a Alekséi, el joven al que amaba, para embarcarse en un romance, como el no haber sabido renunciar a todo lo demás en nombre de la victoria; el no saber «desenmascararlo, ver de veras cómo era, ni darse cuenta de que, aun en el caso de que él hubiera podido ser una buena persona, ella le había dado motivos para esperar algo más que una simple cita. Cosa que no tenía justificación en ningún caso».

Zhenia, que jamás se había enamorado, habla con gran seriedad de «un concepto de felicidad propio de la pequeña burguesía», y previene a las jóvenes contra el hecho de mantener relaciones íntimas con sus «hermanos» del regimiento masculino que se empeñaba en colocar al lado de ellas la división aérea. «No es ninguna sorpresa que

surja la amistad y aun, a veces, el capricho. Algo así no hace de nadie una mala persona; no supone la pérdida de su dignidad y su honor. Mucho más serio resulta cuando oímos a alguien lamentarse de que se está escapando su juventud y de que antes de que se dé cuenta habrá envejecido. Esta actitud representa un paso en dirección al cenagal y encarna, hoy por hoy, a uno de nuestros peores enemigos». Zhenia remataba sus ingenuas reflexiones con la siguiente afirmación entusiasta: «Nuestras chicas van a llevar con orgullo la bandera de su regimiento sin permitir jamás que se manche».

Por el momento, Zhenia no sentía amor sino para con sus amigas: su alma romántica necesitaba apasionarse, bien con sus ejercicios de adiestramiento, bien con libros o con personas. Primero se prendó de Galia Dokutóvich, a quien, sin embargo, resultaban bochornosas las ardientes declaraciones de amor de Zhenia. No eran bienvenidas, tal como hace patente la entrada de su diario correspondiente al 14 de abril de 1943:

> También temo haber importunado a Zhenia. Me ha regalado una foto suya en la que ha escrito: «Para mi Galia». No le he preguntado a qué viene esa dedicatoria por entender que me lo explicaría en algún momento. Pero ¿y ahora? Ha escrito un cuento de dos amigas que se aman profundamente y conservan este sentimiento pese a las dificultades a las que tienen que hacer frente a lo largo de sus vidas. A una de ellas le ha puesto mi nombre…. Lo que cree es que yo soy tal vez la persona con la que puede tener esa clase de amistad. ¡Es como una declaración de amor!
>
> ¿Qué puedo responder a su propuesta de amistad? Si digo que me parece bien, estaría mintiendo. Las dos somos muy diferentes. Zhenia es una muchacha magnífica, inteligente, afectuosa y sincera, y mucho mejor persona que yo, aunque yo creo ser más fuerte. Lo que ocurre es que no vamos a poder ser amigas de por vida. Yo lo veo con claridad; ¿por qué ella no?
>
> De cualquier modo, si respetas a una persona y la quieres, y quieres ser su amiga, ¿qué necesidad tienes de hablar de ello? Polina y yo no hemos cruzado nunca una sola palabra sobre nuestra amistad: ni hemos hecho juramentos ni nos hemos prometido nada.

De hecho, Galia y ella eran inseparables, si bien a Polina también la consideraba más débil que ella, motivo por el cual la había criticado a menudo en los últimos diez años. A esas alturas, sin embargo, ni siquiera esta ocupaba ya el puesto de honor en su corazón. Este había pasado a pertenecer a Misha, el joven de ojos azules al que escribía con frecuencia, tanto por carta como en su diario, que solo leía ella. Cuando cayó enfermo y estuvo un tiempo sin poder volar, le escribió el siguiente mensaje que, por supuesto, él no llegó a conocer: «¿Cómo te está tratando allí la vida? ¿Estás ya mejor? ¡Oh, Mishka, mi diablillo! ¡Cuídate! Cuando te veo enfermo siento lástima por ti, y a mí no me gusta que nadie sienta lo mismo por mí. Ahora, sin embargo, no estoy preocupada: sé que estás vivo y no corres peligro, y no hay bala enemiga que pueda herirte. Si no te enfrentaras al peligro quizá no pensaría tanto en ti y, claro está, no me preocuparía por ti, pero tampoco estaría tan orgullosa de ti». Aquel mismo día añadió: «¡Oh, Misha! ¿Te gustan las flores? En este momento hay rosas por todas partes, rojas y blancas».

Cierta vez recibió una carta de él cuando estaba a punto de despegar. No tuvo tiempo de leerla en ese instante, y durante la misión, cuando rompió el fuego la

artillería antiaérea de los alemanes, se le encogió el corazón al pensar que, si moría, jamás llegaría a saber lo que le había escrito.

35

«EL EXCESO DE CONFIANZA Y DE AUTOESTIMA Y LA FALTA DE DISCIPLINA»

Alekséi Salomatin sobrevivió a su amigo y maestro, el jefe de regimiento Nikolái Baránov, solo por dos semanas. Quienes estaban con él aquel día cálido y nuboso de mayo se dolieron durante el resto de sus vidas de que aquel muchacho valiente y cariñoso, que además estaba enamorado, tuviese que conocer un final tan inútil y absurdo.

En años posteriores, los numerosos autores de reseñas y narraciones referentes a Lilia Litviak describieron la escena conmovedora de la muerte de Salomatin. Alcanzado en el campo de batalla por una bala de los invasores fascistas, regresa en su avión maltrecho al aeródromo en el que lo espera Lilia para expirar ante ella. Algunos, menos embusteros, escribieron que murió durante un combate de adiestramiento por causa de un grave fallo técnico de su aeroplano. Sin embargo, ni uno solo de las decenas de artículos sobre la pareja que han visto la luz ha dicho la verdad. La conducta indisciplinada que desplegaba en el aire no encajaba con la imagen de comunista y héroe de la Unión Soviética que presentaba la propaganda oficial, aun cuando no fuese más que un muchacho de veintidós años. Aquí se expone por vez primera la realidad sin invenciones, fundada en las pruebas documentadas por su regimiento y los recuerdos de los testigos. Aquel día Lilia estaba de servicio, sentada en la carlinga de su aparato a la espera de recibir permiso para despegar. Iba demasiado abrigada para el calor que hacía en tierra. Se encontraba incómoda, aburrida y hastiada en general. Valia y Faina, que se encargaban de revisar su avión, estaban sentadas en las alas por invitación suya.[442] Sabían que Alekséi se hallaba en aquel momento en algún lugar de entre las nubes, participando en un combate cerrado de adiestramiento con un piloto nuevo. Las muchachas conocían ya las peculiaridades de Lilia, quien, cuando no tenía nada que hacer, que solía ser solo cuando estaba aguardando el momento de despegar, tenía costumbre de refunfuñar. Nada le parecía bien. Se aburría, sospechaba que aquel día no iba a recibir la señal de emprender la misión y llevaba mucho tiempo sin recibir correspondencia de los suyos. Escucharla resultaba deprimente.

De pronto oyeron el ruido de un motor, apenas discernible en un principio,

aunque enseguida fue aumentando hasta trocarse en un rugido ensordecedor. Las mecánicas se bajaron de un salto de las alas. No era el ruido propio de un avión en buen estado. El estruendo del motor cesó de pronto, y la tierra tembló con un impacto terrible. Valia y Faina corrieron hacia el extremo del aeródromo en que se había producido el accidente. «¡Decidme quién ha sido!», les gritó Lilia, que no podía seguirlas hasta desabrocharse. A nadie de cuantos corrían en todas direcciones se le habría ocurrido que quien había ido a estrellarse de ese modo pudiera ser Alekséi Salomatin, héroe de la Unión Soviética, jefe de escuadrón y as de la aviación. Era evidente que debía de ser alguien de los nuevos refuerzos, un piloto inexperto que había perdido el control mientras hacía acrobacias.

Eso era, al menos, lo que pensaba Kolia Menkov mientras corría hacia los restos del aeroplano.[443] Había visto a un Yak salir de las nubes y empezar a hacer tirabuzones: uno, dos… y un tercero estando ya cerca del suelo. «¡No lo va a conseguir!», había pensado Kolia en la fracción de segundo que había sellado la suerte del piloto. No lo logró: el avión se estrelló contra la pista. Cuando llegaron al lugar del siniestro, Valia y Faina descubrieron con horror que el aviador muerto era Alekséi. Lilia llegó inmediatamente después.[444] Si a quienes presencian un desastre así suele quedarles grabado en la memoria para el resto de sus vidas algún detalle concreto de la escena, Kolia Menkov recordaría para siempre que Alekséi tenía muy corto el pelo de color castaño claro que poblaba su cráneo destrozado: debía de habérselo cortado poco antes de subir al aeroplano.[445]

«El exceso de confianza y de autoestima y la falta de disciplina del héroe de la Unión Soviética y capitán de guardias Salomatin —sentenció el comandante Krainov — fueron la causa de su muerte»[446]. Lo más seguro es que cuantos servían en el regimiento, consternados en lo más hondo por la desaparición de Alekséi, habrían tenido que estar de acuerdo con tan severo veredicto. El fallecido era amigo de las travesuras, de hacer cabriolas imposibles con el aeroplano, pero aquella clase de vandalismo acrobático era temerario e irresponsable.

Sus compañeros de regimiento no olvidarían un solo detalle de su funeral. Eran raras las ocasiones en que podían asistir a las exequias de un camarada, pues lo normal era que muriesen lejos de la base en que estuviese destinada la unidad y fuesen enterrados por los paisanos de los alrededores. Muchas veces desaparecían sin más, sin dejar rastro, y en esos casos el problema no era ya que no tuviesen una tumba, sino que ni siquiera cabía determinar si estaban muertos o en manos del enemigo.[447] Al entierro de Alekséi acudió todo el regimiento, amén de otros soldados destinados en Pávlovka y todos los habitantes del pueblo. Su familia se habría sentido orgullosa ante la excelente organización. Grupos de dolientes acudieron de los alrededores a fin de acompañarlo a su reposo último con los tradicionales lamentos de los campesinos rusos, como ocurrió también en su pueblo natal.

Aunque borrosa, la fotografía del funeral nos permite reconocer el rostro severo y

triste de Gólishev, el comandante del regimiento; Sasha Martínov, amigo de Alekséi, y a su lado, de perfil y con una altura mucho menor que el resto, Lilia Litviak. Los numerosos biógrafos de esta aseveran sin fundamento que se echó a dar alaridos y se arrojó sobre el féretro. La verdad, sin embargo, es mucho menos espectacular, pues se limitó a llorar en silencio mientras guardaba la formación con el resto de soldados que le brindaban sus últimos honores.

Lilia lo lloró también mucho tras el funeral.[448] Alekséi fue inhumado en la plaza central del pueblo, a un lado del camino que llevaba al aeródromo. Faina y Valia trataron de no dejar a sol ni a sombra a su amiga y se mostraron muy preocupadas cuando «se escondía de todo el mundo para irse a llorar».

Tras la muerte de Alekséi, Lilia pidió al jefe del regimiento que la trasladase al 3.er escuadrón del capitán Grigorióvich. Después de aquello, Valia Krasnoshiókova dejó de verla y apenas recibió noticias de lo que estaba haciendo. La comunicación entre escuadrones era escasa. A Faina Pleshivtseva le gustaba aseverar que había ejercido de mecánica de Lilia hasta el momento de su muerte y que había sido ella quien la despidió en su último vuelo. Semejante información, que ha confundido a sus biógrafos, no es más que un cuento que la mismísima Faina debió de acabar por creer después de repetirlo con frecuencia. Es cierto que profesaba un gran cariño a Lilia, y que tras la guerra participó durante muchos años en la búsqueda de sus restos y los de su avión. Lo cierto, no obstante, es que desde finales de mayo Lilia estuvo sirviendo en el otro escuadrón con mecánicos diferentes. Además, llegado el mes de junio, Pleshivtseva había cambiado la base aérea por el hospital después de que se malograra un aborto ilegal.[449] Nunca regresó a su unidad, pues tras el alta entró a estudiar en la academia de las fuerzas aéreas. Unos treinta años después del final de la guerra, durante una reunión de veteranos del 296.º regimiento de Baránov, hubo quien se mofó de aquella historia que contaba. Tampoco faltó quien se compadeciera de ella, aunque censurándola con dulzura: «Pero, cielo, ¿cómo puedes decir esas cosas cuando sabes que no son ciertas?». Nunca más volvió a asistir a aquellos encuentros.[450]

En el 3.er escuadrón, Litviak manejó casi siempre un aeroplano de cuyo mantenimiento se encargaba Kolia Menkov. Este joven de edad muy similar a la suya tuvo ocasión de conocer mejor a la «chica bajita de pelo rubio ondulado» a la que antes había visto de cuando en cuando en el campo de aviación. Lilia se mostraba amable, aunque, claro está, dada su condición de oficial y piloto condecorada, solía tratarlo con altivez.[451]

En la batalla de Stalingrado, y de hecho tras ella, los mecánicos se afanaron largas horas pese al frío, el viento, la lluvia y también el calor. Nikolái Menkov no temía al trabajo agotador ni al mal tiempo: aquel joven alto y esbelto de cabello negro y ojos castaños convivía con ellos desde la niñez. En 1943, pese a tener solo veintiún años, dominaba bien todas las habilidades que tenían que aprender en la guerra los chicos de ciudad: trabajar sin descanso ni queja, pasar hambre con frecuencia, remendar la

propia ropa y cuidar siempre de los compañeros. Había nacido cerca de Belozersk, en la región septentrional de Rusia, una zona de pinares musgosos, lagos y largas noches estivales. Sus padres eran gentes sencillas que tenían que alimentar a una familia numerosa con el sudor de su frente. En el norte, los veranos son cortos; la tierra, infructuosa, y todo cuanto podía almacenarse para el invierno eran setas y bayas recogidas en el bosque. Los del pueblo de Nikolái salían al lago a pescar sin importar la estación del año. Se trataba de una labor extenuante que solo daba frutos cuando colaboraban todos. A quien escurría el bulto lo excluían del grupo para la vez siguiente.

Kolia mostró cierto escepticismo inicial respecto de aquella muchacha rubita a quien tanto importaba su apariencia y vivía de las rentas que le habían proporcionado la victoria lograda al derribar de forma accidental a un as de la aviación alemana. Sin embargo, Litviak no tardó en dejar clara su valía en calidad de piloto.

A principios de junio, operando aún desde el aeródromo de Biriukovo, cercano al pueblo de Pávlovka en el que estaba enterrado Alekséi, ejecutó de forma brillante una misión complicada al incendiar con Sasha Yevdokímov de compañero de ala dos globos de observación de la artillería enemiga.[452] Los aeróstatos se hallaban suspendidos al otro lado del frente, y su dotación estaba ayudando con gran eficacia a su artillería a determinar la distancia de sus objetivos. Por su parte, las baterías antiaéreas se aseguraban de que los aeroplanos soviéticos no se acercaran a ellos. Litviak pidió permiso a Iván Gólishev, al mando de su regimiento, para tratar de derribarlos siguiendo la línea de combate y rebasándola a continuación para poder acometerlos desde atrás y tomar desprevenido al enemigo. Recibió su visto bueno y el del jefe de su escuadrón, y tras efectuar con éxito la maniobra prevista, Lilia y Yevdokímov incendiaron sendos globos.

A su regreso, Litviak dijo emocionada haber visto caer al suelo al observador. Aquel mismo día, empleando la misma táctica, el cabo segundo Borisenko prendió fuego a un tercer aeróstato. No hubo nadie en todo el batallón que no hablara de la operación.

Los combates no cesaban ni disminuían en intensidad. Lilia estaba casi siempre en el aire, las más de las veces haciendo de guía y con el sargento Yevdokímov de compañero de ala. Instruyó a los jóvenes pilotos que llegaban a reforzar el escuadrón y siguió anotándose tantos. Ania Skorobogátova tenía el corazón en vilo cada vez que oía por la radio la voz de *Gaviota* decir: «¡Ahí va eso!», en el momento de atacar.[453] La operadora deseaba con desesperación ver salir con vida a aquella aviadora. Ejercía de contacto radiofónico de varias unidades de vuelo y podía dar fe casi a diario de la muerte de alguno de los muchachos que oía en las ondas. Cuando los veía pedir en el comedor *borsh*, «bien caliente y tan espeso que se quede de pie la cuchara», tras una salida, no podía sino pensar que aquel estofado constituía el símbolo de que habían vivido para hacer frente a otro día de combates.

A mediados de junio, Litviak se hallaba ya al mando de una escuadrilla tras

ganarse la confianza de Gólishev y del jefe de su escuadrón. Ambos elogiaron el ataque que protagonizó el 16 de aquel mes, cuando, de nuevo haciendo pareja con Sasha Yevdokímov, interceptó un avión espía. Aunque resultó infructuosa, la acción se tuvo por una victoria. El «marco» logró escapar cuando fueron cuatro Messerschmitt al encuentro de los dos soviéticos. Estos no dudaron en atacar a los cazas alemanes, que alcanzaron el aeroplano de Sasha e hirieron levemente al piloto. Yevdokímov se las compuso para aterrizar sin peligro.[454] Litviak regresó a la base con diez agujeros de bala en su aeronave, que Menkov y otro técnico remendaron por la noche.

De no haber muerto en el verano de 1943, Lilia habría sido candidata al título de Héroe de la Unión Soviética. Gozaba de una popularidad colosal en el 8.º ejército aéreo, en donde la querían, la respetaban y la admiraban no solo los demás pilotos y el personal técnico, sino también sus superiores. Tanto es así, que llegó a salir indemne de un incidente muy serio por el que cualquier otro aviador bien habría podido acabar en las filas de un batallón disciplinario.

La mañana del 16 de junio, antes de salir a interceptar el «marco», Litviak, que despegó en respuesta de una llamada recibida del servicio de vigilancia del espacio aéreo, fue responsable, al decir de todos los testigos, de la muerte del sargento Zotkin, su joven piloto de flanco.[455] El aeródromo en el que estaban destinados, cercano a la aldea de Vesioli, era tan pequeño que resultaba peligroso despegar y aterrizar. Cuando alzó el vuelo, Litviak se desvió hacia la izquierda del curso acordado y Zotkin, que llevaba poco tiempo en el regimiento, hizo otro tanto. Todo apunta a que él no se apartó sino ligeramente del rumbo incorrecto que acababa de marcar Litviak, pero al hacerlo golpeó con el ala un hangar, perdió el control y fue a estrellarse contra otro. «El avión se incendió, y el piloto murió y está enterrado en el centro del parque de la aldea de Vesioli», comunicó el comandante Krainov. Sin embargo, hasta él calló el motivo real de la tragedia para encubrir a Litviak. «La causa de la muerte del sargento Zotkin fue la falta de disciplina personal que hizo patente al hacer caso omiso de las previsiones y las instrucciones del comandante del regimiento, que ordenó despegues individuales, y la alférez Litviak, comandante de escuadrilla, que no exigió a su avión de flanco que repitiera las instrucciones para despegar»[456]. Aunque recomendaba que se impusiera un castigo a Lilia, tal cosa no pasaba de ser un formulismo. El resto de pilotos y técnicos del escuadrón la hicieron responsable tácitamente de lo que había ocurrido. No hacía falta que dijesen nada, pues ella misma estaba hondamente afectada. Sus camaradas la vieron llorar desconsolada por la muerte de Zotkin y atormentarse por la culpa ante la muerte sin sentido de un piloto al que habían puesto a su cargo. El incidente supuso también la pérdida gratuita de un aeroplano en un período en que el regimiento estaba viendo caer demasiados en acción en aquel despiadado frente del Mius.[457]

36

«¿OS QUERÉIS MOVER…? ¡ESTA A PUNTO DE ESTALLAR!»

El sector contiguo al frente del Mius recibió la denominación de Línea Azul por parte de los soviéticos y la de Gottenkopf («Cabeza Divina») por la de los alemanes. Para estos revestía una importancia vital retener la península de Tamán como posición de partida de cualquier ofensiva futura; de modo que, usando a los habitantes del lugar como esclavos, construyeron una serie de fortificaciones en extremo resistentes. Se crearon dos líneas defensivas con una separación de entre veinte y veinticinco kilómetros, sembradas de casamatas, nidos de ametralladoras y trincheras de artillería conectadas con el resto mediante zanjas de comunicación. La línea de defensa principal estaba repleta de minas y cercada por varias hileras de alambre de cuchillas. Además, las posiciones alemanas estaban reforzadas por cierto número de fortificaciones naturales punto menos que impenetrables: ciénagas, lagos costeros y tierras anegadas en el sector septentrional, y montes boscosos en el meridional. La rápida retirada de la primavera de 1943 había permitido a los germanos evitar bajas considerables y hacerse fuertes en aquel frente. Tras algunas escaramuzas inconexas, la batalla comenzó en serio cuando las tropas soviéticas decidieron hacer un empeño resuelto en abrir brecha en la Línea Azul. Sin embargo, el número de soldados que emplearon estas no fue suficiente, y su asalto no tardó en degenerar en un sangriento punto muerto.

La navegante novata Olga Gólubeva, de dieciocho años, estaba efectuando su décima salida sobre la Línea Azul.[458] El modesto motorcito de cien caballos de vapor del U-2 emitía su tenso traqueteo. Bajo las alas y la panza del aparato pendían, sujetas por sencillos ganchos, las bombas que conformaban el armamento de la joven. Olga se asomó por un costado y observó los bosques, los campos y las carreteras en busca de lugares en los que poder llevar a cabo un aterrizaje forzoso en caso de necesidad. No pensaba en baterías antiaéreas ni en cazas, ni tenía la menor idea de dónde iba a meterse en cuestión de minutos. Nunca se había visto hostigada por los fuegos del enemigo.

La mayor parte de los destellos que veía y el incesante fragor de los cañones que escuchaba procedían del extremo occidental del Novorosisk, que era donde tenían que lanzar sus bombas. Olga accionó los tiradores que las soltaban y el avión dio un bote. Instantes después vieron el resplandor de las incendiarias que, tras caer desde una altitud de entre cien y trescientos metros, provocaban incendios extensos en la zona. Nina Altsibéieva dio la vuelta para regresar a la base, pero Olga no podía dejar de mirar el fuego que habían desencadenado. ¡Menudo espectáculo!

Quiso la fortuna que en el trayecto de regreso topasen con el viento de cara que hizo que su avioncito quedase inmóvil, como un ave que se cierne, y fue incapaz de escapar de la descarga repentina de una unidad de artillería antiaérea. Vieron volar hacia ellas esferas colosales que «estallaron para convertirse en nubes siniestras». Uno de los proyectiles hizo explosión muy cerca de ellas y agitó el U-2 como si lo hubiese acometido un ariete. «Están apuntando demasiado alto», pensó Olga, pero enseguida reparó en que el aparato resultaba por demás visible al recortarse contra las nubes iluminadas por la luna y los alemanes no iban a tardar en dar con la distancia adecuada. Nina echaba el morro a un lado y a otro para convertir el avión en un objetivo más huidizo. «Tenemos que aguantar cinco minutos más», dijo Olga con la esperanza de que tras dicho lapso se encontrarían fuera de la zona de fuego: no podían perder tiempo en asustarse. Tras un respiro de apenas un segundo estalló otro proyectil, y después uno más, esta vez a su lado. Los fuegos habían alcanzado el avión, que entró en barrena acto seguido. Nina logró estabilizarlo, pero ya no era posible mantener la acción evasiva, pues apenas podía volar en línea recta. Una nueva descarga echó al aeroplano a un lado, y la navegante tuvo por cierto que no les quedaba más opción que volar a favor del viento. «Nina —dijo—, pon rumbo a los fuegos: vamos a dejar que nos lleve la corriente». La piloto dio media vuelta y, poniendo rumbo hacia la retaguardia alemana, no tardó en dejar atrás a la artillería antiaérea. Necesitaban cambiar de dirección, pero el aparato no obedeció hasta que Nina se las ingenió para girar sin alabeo. Adaptándose a los movimientos que podía efectuar aún su maltrecho U-2, lograron regresar. Nina no apartó la mirada de los instrumentos, ni Olga del suelo que se extendía a sus pies sino para contrastar lo que veía con lo que representaba el mapa. Sus respectivas ocupaciones las tenían demasiado absortas para que pudiesen pensar en nada más. Es probable que nunca se discurra con tanta claridad como cuando se está en peligro mortal. Al final vieron la base aérea y el reflector de señales que indicaba la posición del perímetro.

Las mecánicas que revisaron el aparato ahogaban de cuando en cuando un grito de sorpresa mientras hacían comentarios como: «Ha perdido la mitad del revestimiento»; «¡Mira los agujeros que tiene en el fuselaje!», o: «¿Y las carlingas? ¡Si parecen un colador!».

Nina pidió a Olga que diera parte a la comandante, y esta se dirigió con aire complacido al punto de despegue, en donde topó con que Bershánskaia no estaba sola. Cuando Olga ubicó en el mapa la posición de la batería antiaérea, el hombre que

la acompañaba quiso saber qué armamento estaba usando el enemigo. Ella se encogió de hombros por toda respuesta, al mismo tiempo que se decía: «Una catapulta no era, desde luego». El extraño repitió la pregunta:

—¿Qué era lo que lanzaba?

—Hacía «pupum» y formaba una nube gris —expuso la muchacha, que provocó una risotada de quien resultó ser el navegante jefe de toda la división aérea.

«¿Por qué no lo intentas tú?», pensó ella enfadada.

Acababa de tener su bautismo de fuego.

El 2 de junio de 1943 hizo mal tiempo sobre la Línea Azul; peor del que podían afrontar los Pe-2 de bombardeo en picado.[459] No era un aeroplano que pudiera pilotarse a ciegas, tal como sabían bien en comandancia, pero aquel día se dio al traste con las precauciones ante la paliza que estaban recibiendo las tropas de tierra. De forma inesperada, el 587.º regimiento de bombarderos pesados de Masha Dólina, recientemente rebautizado como 125.º de guardias, recibió órdenes de bombardear la cota 101 del pueblo de Krimsk, sito en la península de Tamán. «Aquella dichosa colina había cambiado ya dos veces de manos» ese día, y la incapacidad para aferrarse a ella estaba impidiendo a la infantería pasar a la ofensiva. Yevguenia Timoféieva acaudilló aquel día un grupo de nueve aeroplanos, en tanto que la teniente Masha Dólina encabezaba la escuadrilla izquierda.

Volaron a una altitud de mil metros en lugar de los dos mil habituales a fin de no rebasar el límite inferior de la cubierta nubosa. La cota 101 recibió al escuadrón con «una densa cortina de fuegos antiaéreos». A su alrededor se fueron abriendo «las inflorescencias blancas y negras de los proyectiles en explosión, como un bosque de dientes de león gigantes». Pilotar bombarderos pesados exigía mucha sangre fría. En formación cerrada resultaba casi imposible emprender una acción evasiva, y los aparatos no podían dar la vuelta hasta haber completado su misión. Un avión tan colosal conformaba un blanco muy tentador para los fuegos del enemigo, y el piloto debía confiar en la suerte y en el blindaje de la nave. El de Masha estaba dando problemas. Uno de los motores comenzó a fallar en el momento en que llegaron al objetivo. El bombardero se inclinó hacia un lado y comenzó a rezagarse. El avión de flanco de Masha, en lugar de abandonarla, redujo también la velocidad y se mantuvo tras su estela: le había alcanzado un proyectil antiaéreo. La dotación solo sintió una ligera sacudida, y no reparó en lo que había ocurrido hasta que el motor izquierdo comenzó a echar humo. Aunque faltaban pocos minutos para llegar al objetivo, cada minuto les pareció una eternidad. «Lo único que se oía en la cabina eran los latidos de mi corazón, que apagaban todos los sonidos de la guerra que llegaban del exterior». Reuniendo toda su fuerza de voluntad, Masha aguardó las instrucciones del navegante, que al final dijo: «¡Abajo!». Después de liberar las bombas, el Pe-2 irguió el morro con una sacudida. Masha pudo ver con claridad las columnas de humo y las

llamas que anunciaban el lugar en que habían caído sus bombas entre las formaciones de soldados alemanes.

Tras poner rumbo al aeródromo tuvo que reconocer que no iba a poder llegar. Con un solo motor, el avión no dejaba de perder altura. «Comandante, estoy viendo un grupo de Messer», oyó advertir al artillero, Iván Soliónov. La escolta de cazas había desaparecido: habían abandonado el Pe-2 maltrecho para librar su propia batalla, en algún punto de las nubes que tenían sobre sus cabezas. Vania y Galia Dzhunkóvskaia se habían puesto a disparar a los Messerschmitt, pero no tenían nada que hacer contra ellos. Los otros dos aviones de su escuadrilla, que brindaban protección a la retaguardia, también habían recibido daños. Masha Kirílova había seguido adelante para alcanzar al grupo principal. En cambio, el segundo «esclavo», pilotado por Tonia Skóblikova, permaneció a su lado para tratar de proteger al de Masha aun cuando llevaba agujereado el propio depósito de combustible y estaba derramando líquido. Aunque el ala izquierda del bombardero de Masha había echado a arder, la aviadora no había perdido la esperanza de cruzar el frente.

Tampoco tenían munición, y llevaban a un caza alemán volando a su costado, tan de cerca, que Masha alcanzaba a ver las facciones del piloto, quien, riéndose, le enseñó primero un dedo, y a continuación, dos. Más tarde, en el hospital, los aviadores de caza soviéticos le explicaron que le estaba preguntando si prefería que la abatiese con una aproximación o dos. Al ver que también estaba en llamas su segundo motor, se lanzó en picado con la esperanza de apagarlo. Se estaban acercando a los cañones antiaéreos soviéticos, y el alemán optó por quedarse atrás.

Como por un milagro, el avión en llamas consiguió cruzar a duras penas la línea del río Kubán y aterrizar. Sin embargo, la escotilla de salida se había atascado, el humo había empezado a cegarlos y asfixiarlos, y el infierno estaba más cerca. Frenéticos, se pusieron a golpear con la cabeza la salida, que seguía sin abrirse. Los cientos de litros de combustible que llevaban a bordo amenazaban con hacer saltar por los aires el aparato en cualquier momento cuando los salvó Iván, que aunque herido, había logrado forzar la escotilla con un destornillador. Arrastró al exterior a Masha y luego a Galia, cuyo traje de vuelo se había prendido ya. La segunda se tiró al suelo y comenzó a rodar para apagarlo, pero el artillero se puso a gritar: «¡Galia! ¡Masha! ¿Os queréis mover, coño? ¡Está a punto de estallar!». «Soliónchik», como llamaba afectuosamente la segunda a aquel muchacho jovencísimo y sencillo, logró contar cincuenta y un pasos antes de que el aeroplano volase en pedazos detrás de ellos. Los sirvientes de la batería antiaérea corrieron en su auxilio y los llevaron al hospital de campaña, heridos y con quemaduras, aunque vivos. Si bien Masha Dólina había nacido en diciembre, desde aquel día celebraría siempre un segundo cumpleaños a principios del verano, el día que burló a la muerte.

Si en 1941 Nikolái Baránov le había dado permiso para ir a visitar a su familia poco antes de que su pueblo se viera invadido por los alemanes, en 1943, cuando eran los soviéticos quienes avanzaban y expulsaban de Ucrania al enemigo, su sucesor, el

comandante Márkov, conocido ya también como *Batía*, le prometió hacer otro tanto para la liberación de Mijáilovka.[460] La noticia le llegó cuando estaba en el hospital. No sabía nada de la suerte que habría corrido su familia, a la que no había podido ayudar durante aquellos dos años de ocupación.

A lo largo de aquel período en que le había sido imposible hacerles llegar dinero había ahorrado hasta 19 000 rublos, una suma mayor que la que hubiese visto en toda su vida. (Los pilotos recibían emolumentos económicos por cada misión de combate culminada con éxito y por cada vez que regresaban con el aeroplano intacto). Tras recibir el monto en efectivo (190 billetes de cien rublos), Masha estudió perpleja el problema de cómo transportarlos. En primer lugar embutió cuantos le fue posible en el portamapas y los bolsillos, y tras envolver cierta cantidad en papel de periódico los introdujo en la chaqueta. Durante los preparativos tuvo por testigos a la médica del regimiento y a Yevguenia Timoféieva, quienes si bien al principio no dijeron nada, acabaron por preguntarle: «¿Estás loca? ¡En el primer tren que tomes te van a robar las bolsas y a vaciar los bolsillos!».

La doctora, María Ivánovna, fue a buscar vendas anchas, aguja e hilo. «Ya está; ahora, ¡ponte a girar, hermosa!». Y tras coser los fajos de billetes al interior de las vendas envolvieron con ellas a Masha. No tardaría en tener motivos para estarles agradecida, ya que en la multitud del andén le desapareció el portamapas con cuatro mil rublos. En una de las estaciones compró regalos: «Un pañuelo para mi madre, un gorro para Vera y bufandas y chaquetas para los chicos». Cuando, al fin, llegó a su pueblo, encontró vacío el refugio familiar. Dentro «estaba todo patas arriba y no se veía un alma». Se le encogió el corazón. Los vecinos, sin embargo, le hicieron saber que se habían mudado al municipio de al lado, en donde los halló al fin, demacrados en extremo, pálidos y extenuados. Sus padres habían envejecido como si hubiera pasado por ellos una eternidad. Su madre se puso a dar alaridos mientras corría a abrazarla, y su padre la reprendió: «¡Si está viva, por el amor de Dios! ¿Por qué chillas como si hubiese muerto?». Tenía el cabello totalmente gris y el rostro surcado de hondas arrugas que no tardó en llenar de lágrimas.

37

EL REGRESO DE KATIA

«Querida mamá —escribió Budánova el 25 de junio de 1943—: Regreso al frente. He hecho el viaje sana y salva; estoy bien. Vuelvo a estar de servicio. Mamá, han matado a cuatro de mis camaradas, y estoy dispuesta a vengarlos sin piedad. Por favor, no sufras por mí; te escribiré a menudo: escríbeme tú también»[461].

Katia, que no supo de la muerte del comandante Baránov, de Alekséi y de Grigori Burenko hasta encontrarse de nuevo en su regimiento, escribió con más detalle a su hermana:

Querida y dulce hermana Valia:

He aterrizado a salvo, pero no puedes siquiera suponer lo triste que estoy. Además de Batia, nuestro comandante, y su subordinado inmediato, han matado a otros dos: el jefe de escuadrón Alekséi Salomatin, héroe de la Unión Soviética, y Grigori Burenko. Imagina cómo me siento; cómo duele perder a los que más quieres de la unidad, a tu propia familia. Y todo ha pasado en un solo mes, en mi ausencia. Mi corazón lo ha sentido: posiblemente haya sido por eso por lo que estaba yo tan desesperada por volver al frente.[462]

A su regreso, el regimiento se hallaba destinado en un aeródromo distinto no muy alejado del que ocupaba cuando ella había marchado. La línea de combate llevaba meses sin moverse. El pueblo de Matvéiev Kurgán, que había cambiado de manos varias veces, llevaba ya diversos meses en el frente, hostigada por bombas de artillería y aviación. En marzo, quienes se habían quedado en el municipio por no tener otro sitio al que ir vieron llegar, tras la caída de la tarde, camiones cubiertos con lonas que transportaban soldados soviéticos muertos. «El personal del puesto de mando pasaba toda la noche trabajando y redactando informes, y de madrugada se enterraban los cadáveres». Las mujeres del pueblo, que tenían esposos e hijos sirviendo en la guerra, acudían a mirar los cuerpos en busca de parientes, pero entraban en número ingente. Las excavadoras abrían fosas colosales, semejantes a los agujeros que se practicaban para el ensilado, y en cada una depositaban, capa tras capa, un millar de ellos.

Iván Domnin, jefe de escuadrilla del 2.º escuadrón, se pregunta en su breve semblanza de Katia Budánova por qué no le otorgaron el título de heroína de la Unión Soviética. Desde luego, tanto él como otros de su regimiento la tenían por tal. Domnin, que la tuvo muchas veces de avión de flanco, estaba convencido de que le había salvado la vida cuando menos en dos ocasiones. La primera se produjo cuando

él iba a tomar tierra en la base aérea de Mius y estuvo a punto, por causa de «un lapsus de conciencia aeronáutica», de sufrir el mismo destino que sobrevino a su amigo Grigori Burenko, derribado por un enemigo al que no había divisado. Según pudo comprobar, los habían estado siguiendo cuatro cazas alemanes («como ladrones», según la expresión que usa Domnin, si bien la de tratar de atacar al enemigo mientras despegaban o aterrizaban constituía una práctica muy común). Él se estaba aproximando ya a la pista cuando comenzaron a estallar proyectiles a su alrededor y pensó que su propia artillería antiaérea los apuntaba por error. Katia entendió de inmediato lo que estaba ocurriendo y salvó la situación permaneciendo en el aire para repeler el ataque. Cuando aterrizó, ofreció su informe a su superior humillado y le dijo: «¿Sabes, camarada comandante? En realidad, esos alemanes me estaban persiguiendo a mí. He sudado la gota gorda para librarme de ellos». Domnin agradeció su sentido del humor, pero tuvo que reconocer que no los había visto: «Gracias por no dejar que me derriben».[463]

La segunda vez que entendió Domnin que le había salvado la vida Katia fue poco antes de su muerte. Los dos estaban escoltando a un grupo de bombarderos de ataque que se dirigía a un objetivo situado en las inmediaciones del Mius cuando los atacó una formación de Messerschmitt y, en el ardor del combate por rechazarlos, él no se dio cuenta de que se encontraba en la línea de fuego de otro par de cazas alemanes. Una vez más, según sus propias palabras, había descuidado su «conciencia aeronáutica». Katia se las compuso para repelerlos y, como Domnin aquel día, también destruyó un avión de caza enemigo.

Aquel fue un verano estepario abrasador y los aviadores de uno y otro sexo del 296.º regimiento se hallaban, como el año anterior, en horas bajas. Los alemanes, dado el número limitado de aeroplanos de que disponían, comenzaron a trasladar sus grupos aéreos de un frente a otro. A mediados del mes de julio, sacando provecho del mal tiempo que se cernía sobre Kursk, buscaron una ubicación nueva para parte de la flota aérea de Udet que se hallaba apostada en aquel frente. Los del 296.º efectuaban a veces cinco salidas diarias. De noche les costaba dormir, entre un vuelo y otro no tenían ocasión de comer y cuando llegaba alimento al aeródromo resultaba repulsivo por causa de los enjambres de «pulgas de los prados» que se abatían en picado sobre el *borsh*. Los del escuadrón vecino comprobaron maravillados que, pese a todo, Katia no emitía nunca la menor queja.[464]

Por sorprendente que pueda resultar, pese a la tensión terrible a la que se veían sometidas durante el día, por la noche, si después de cenar lograban dar con más entusiastas, Lilia Litviak y Katia Budánova seguían teniendo ganas de bailar. De hecho, lograron organizar dos o tres fiestas en las que, como en el pasado, la segunda hacía a menudo el papel de hombre.[465] Los biógrafos de Lilia omiten cualquier mención al respecto. Si hay que creer lo que dicen, tras la muerte de Alekséi Salomatin solo buscaba «luchar y tomar venganza». Sin embargo, el que pudiera acudir a bailes no significa necesariamente que no siguiera llorando la pérdida de

Alekséi. Valia Krasnoshiókova opinaba que dicho esparcimiento constituía una válvula de escape con la que liberar parte de las terribles tensiones del día, amén de un medio de brindar apoyo a los colegas de regimiento.[466] El regreso de Katia Budánova, la amiga valerosa e indomable a la que tanto había echado de menos, lo cambió todo. Por desgracia, no iban a estar mucho tiempo juntas.

38

«LLORÉ COMO NUNCA HABÍA LLORADO»

Llegado el verano de 1943, los pilotos que llevaban varios meses en el frente se consideraban ya aguerridos, y los que habían visto el comienzo de la guerra se podían contar con los dedos de la mano. El 12 de julio, cuando empezó la batalla de Kursk, el comandante Georgui Prokófiev, asesor político del 65.º regimiento de guardias de caza, hacía recuento diario de las bajas: dos pilotos que no habían regresado, uno que se había perdido, cuatro…[467] El 17 de julio volvieron solo dos de los nueve pilotos que habían salido a brindar apoyo a las tropas de tierra. El informe lo redactó un oficial diferente, ya que Prokófiev se contaba entre los siete desaparecidos, como Tonia Lébedeva.[468]

A esta y a Klava Blinova las habían retenido siempre con arreglo a una orden no escrita del comandante de división, según la cual había que protegerlas. Ellas no pudieron menos de indignarse, toda vez que se tenían por pilotos avezadas, y más aún en comparación con los reclutas nuevos que estaban llegando al regimiento. Las dos eran intrépidas. «Sí, ambas éramos arrojadas y temerarias, y no queríamos quedar por debajo de los hombres», recuerda Klava.[469] Tonia, comunista impenitente, se cuidaba mucho de dar a nadie motivo alguno para que la acusaran de aprovecharse de su posición en el partido para quedar en tierra sana y salva. En julio de 1943, sin embargo, dejó de ser posible protegerlas: se estaban produciendo demasiadas bajas. Hasta los recién llegados que apenas habían recibido adiestramiento habían empezado a acometer más de una misión al día. En ambos lados se dio la mayor concentración de aeroplanos que se hubiera conocido en cualquier otro momento de la guerra, y con el mayor grado de desgaste.

Los de su regimiento recordaban a Tonia Lébedeva como una muchacha bajita, tan delgada y angulosa como una adolescente y no precisamente hermosa. El cabello, que se había vuelto a dejar crecer hasta el hombro tras el estrago de Raskova, se le estaba encaneciendo a pasos agigantados. Todos rememoraban su inteligencia, sus ojos observadores y una sonrisa encantadora que le iluminaba el rostro. También era una piloto excelente, más hábil, pensaban, que Klava Blinova. En resumidas cuentas, se trataba de una comunista culta y devota, y una camarada buena y digna de confianza.[470]

Después de servir más de seis meses en las filas del 65.º regimiento de guardias de caza (el antiguo 653.º de caza), Tonia Lébedeva y Klava Blinova podían considerar al fin que las habían aceptado plenamente. Efectuaban misiones en calidad de avión de flanco, siguiendo al guía y brindándole apoyo, y de cuando en cuando también volaban en cabeza. Si no hacían tantas salidas como hubieran deseado era porque su comandante seguía tratando de protegerlas. Las dos eran buenas amigas y compartían alegrías y penas, aunque tenían temperamentos muy distintos. Klava era una persona animada y sociable a la que encantaba bailar, en tanto que Tonia era más seria y trataba a los pilotos más jóvenes como hermanos menores a los que debía instruir y educar. Era casi la de más edad del escuadrón, en cuyo seno ejercía de representante del partido. Durante el verano de 1943 organizaba con frecuencia charlas en las que los aviadores y los mecánicos se sentaban a su alrededor sobre la hierba seca y polvorienta o, en caso de lluvia, en las literas de un refugio no muy espacioso. Los temas no los elegía ella, sino el asesor político.

A diferencia de la mayoría de los supervisores políticos de regimiento aéreo, Georgui Prokófiev efectuaba misiones de vuelo y había derribado diversos aviones enemigos. En el frente de Kalinin llegó incluso a brindar a Tonia uno al que había alcanzado él. La tenía de piloto de apoyo y dejó que ella lo rematase para después apuntarle el tanto en su informe. No fueron muchos los comisarios políticos que murieron en combate en lugar de hacerlo en sus escritorios. A Prokófiev lo alcanzó la artillería antiaérea y se estrelló mientras trataba de aterrizar. A pesar de todo, la mayoría de los pilotos del 65.º lo consideraba un cero a la izquierda. Ofrecía charlas sobre la situación que se daba en el frente y en el mundo; daba instrucciones a los representantes del Komsomol y del partido respecto de la labor que tenían que llevar a cabo con los aviadores y el personal técnico, y redactaba informes para sus superiores. Huelga decir que entre sus cometidos figuraba el de «seguir de cerca a todo el mundo».[471] Él, sin embargo, no detectó ningún acto de traición en el escuadrón ni arruinó la vida a nadie.

En julio de 1943, la administradora del partido Tonia Lébedeva habló a los pilotos y mecánicos del 3.er escuadrón de una nueva orden de Stalin cuyo tono difería marcadamente de la número 227 que había dado al público el año previo.[472] En ella se hacía hincapié en la necesidad de que la población prestase todo su apoyo y su devoción incondicional al Ejército Rojo que estaba rechazando a los alemanes hacia poniente, sin olvidar al Estado soviético, al que se atribuía el cambio radical que estaba experimentando la situación. Tomando como pie aquel documento, Tonia se centró en particular en la recaudación de efectivo para el Fondo del Ejército Rojo,[473] aunque abordó también temas más abstractos. Entre las actividades que recomendaba la Dirección Política Superior del Ejército Rojo de los Obreros y los Campesinos (o GlavPURKKA) se contaban los debates y conferencias sobre el patriotismo de grandes autores rusos como Pushkin, Gógol, Tolstói o Chéjov, o relatos sobre grandes generales del pasado de la nación como Kutúzov, cuyo nombre se asociaba sobre

todo a la victoria obtenida contra Napoleón en 1812.[474] Poco importaba que Lev Tolstói hubiera sido conde o que el concepto de nación que defendía Kutúzov estuviese ligado de manera inseparable al zar y al credo ortodoxo ruso: lo que urgía en aquel momento, en el apogeo del conflicto bélico, era elevar el espíritu patriótico del pueblo soviético recordándole las figuras heroicas del pasado de Rusia. Tonia Lébedeva, la antigua alumna de la Universidad de Moscú procedente de una familia de intelectuales, se encontraba como pez en el agua hablando sobre la historia y la literatura nacionales. A finales del mes de junio, sin embargo, apenas tenía tiempo para charlas destinadas a elevar la moral del auditorio.

La situación del espacio aéreo se volvió tensa en julio. Las condiciones climatológicas hacían que el cielo se presentara plagado de aviones casi a diario. Las dos naciones contendientes se preparaban para uno de los mayores enfrentamientos de la Segunda Guerra Mundial: la batalla de Kursk. El deshielo primaveral, que hacía más impracticables que nunca la mayor parte de las carreteras, había dado a ambos la ocasión de reforzar sus tropas y recibir material, y los alemanes, que pretendían recobrar el territorio que habían perdido desde Stalingrado, tenían intención de emprender una nueva ofensiva aplastante.

En aquel momento, el frente se extendía desde el mar de Barents hasta el lago de Ládoga, desde el río Svir hasta Leningrado y de aquí hasta el sur. Giraba al sureste en Velikie Luki y formaba un saliente colosal en la región de Kursk que se introducía de forma considerable en la región ocupada por Alemania. Desde Bélgorod, la línea se dirigía hacia el este de Járkov, siguiendo el curso del Séverski Donets y el Mius, hasta la costa oriental del mar de Azov y, por último, al este de Temriuk y el Novorosisk, en la península de Tamán. El alto mando alemán llegó a la conclusión de que el saliente de Kursk era el lugar más indicado para asestar el golpe decisivo. Planeó envolverlo y rodear a los ejércitos de los frentes Central y de Vorónezh que operaban allí.

Los alemanes dieron a la operación el nombre en clave de Citadel. Destinaron al asalto poco menos de un millón de soldados, trescientos mil carros de combate y dos mil aeronaves. Con arreglo a las memorias de Anastás Mikoián, Stalin conocía las intenciones del enemigo nada menos que a finales de marzo y dedicó los meses restantes en ingeniar una estrategia defensiva de desgaste.

Los soviéticos respondieron al comienzo de la ofensiva germana del 4 de julio con una descarga bestial de artillería y una incursión aérea protagonizada por más de cuatrocientos aviones de asalto y de caza. Aquella demostración brutal de violenta fuerza mecánica supuso un preámbulo cabal a lo que estaba por venir. Las batallas se sucedieron sin descanso y provocaron bajas descomunales en ambos lados. Los alemanes apenas avanzaron unos kilómetros en los días siguientes. Habían planeado tomar Kursk en menos de cuarenta y ocho horas, pero una semana más tarde seguían estando lejos de su objetivo tras haber ganado treinta kilómetros. El número de soldados participantes no dejaba de aumentar. «Los refuerzos —escribió Bíkov, autor

de primera línea de combate— llegaban al frente en un aluvión inagotable desde diversos puntos de instrucción situados en la retaguardia; masas ingentes de personas muertas de hambre y agotadas por las maniobras, que apenas sabían manejar un fusil y en muchos casos ni siquiera hablaban bien el ruso». Pocos días después, el baño de sangre de Prójorovka, escenario de una de las mayores batallas acorazadas de la historia, había convertido en cúmulos de metal retorcido y abrasado las armas y las municiones que se habían descargado en las estaciones de Skurátovo y Vípolzovo al amparo de los aviones del regimiento de Tonia y Klava. Las bajas también fueron devastadoras entre el personal masculino y femenino.

Después de una semana de combates, el 65.º regimiento aéreo de asalto solo disponía ya de 18 pilotos y siete aviones operativos. Desde el 12 de julio, la unidad había efectuado 175 salidas en una semana. Acometían toda clase de misiones imaginable, desde proteger los pasos fluviales de los bombarderos alemanes hasta enviar vuelos de reconocimiento o dar defensa a las operaciones terrestres; aunque la mayor parte del tiempo la destinaban a escoltar a los bombarderos Il-2 dedicados a hostigar a las tropas enemigas.

La alférez Tonia Lébedeva completó su última misión de combate la tarde del 17 de julio de 1943 formando parte de un grupo de nueve aeroplanos.[475] A fin de reunir una fuerza tan colosal y aumentar así las probabilidades de repeler los ataques de los Messerschmitt y los Focke-Wulf, se contó hasta con el comandante Prokófiev y el comandante Plionkin, navegante jefe del regimiento. Su misión consistía en brindar protección aérea a las tropas de tierra de la región de Prosetovo, Gnezdílovo y Známenskoie, al suroeste de Bóljov.

Las tropas soviéticas avanzaban lentamente, tratando de cercar a varios grupos de soldados nazis y abrirse paso hasta las vías del ferrocarril. Los alemanes enviaban tantos refuerzos como les era posible. Los bombarderos de la Luftwaffe entraban desde Oriol a fin de detener el avance de los soldados del Ejército Rojo. Los pilotos soviéticos llevaban varios días observando que aparecían siempre tras formaciones nutridas de cazas Focke-Wulf.

De los nueve pilotos que despegaron en aquella ocasión solo volvieron dos a la base. De la escuadrilla de Tonia no regresó ninguno. Ella y Gavril Guskov, héroe de la Unión Soviética, volaban en cabeza y llevaban de aviones de flanco a los recién llegados Ponomariov y Albinovich. Se aproximaban a Oriol, en las inmediaciones del municipio de Vétobo, cuando los atacó un grupo de cazas Focke-Wulf. Aunque nadie sabe con certeza qué ocurrió después, ninguno de los cuatro pilotos sobrevivió. Adil Kuliev, que formaba parte de otra escuadrilla, dijo haber visto a Lébedeva saltar en paracaídas de su avión y aseguró que un piloto alemán se había puesto a dispararle mientras descendía, pero se equivocaba sin lugar a dudas: Tonia murió en su aeroplano. Los comandantes Prokófiev y Plionkin se contaban también entre los

desaparecidos. Se pensaba que habían sido derribados en territorio ocupado, aunque lo cierto es que tres de los que habían tenido que hacer un aterrizaje forzoso, incluido Prokófiev, regresaron al día siguiente al regimiento.

No se sabe cómo surgió el rumor de que Tonia había sido capturada. Tras la reconquista de Oriol se dijo que alguien la había visto herida en el hospital de la ciudad. Aunque ya se había informado a su familia de la desaparición de la piloto, el ayudante del regimiento consideró mejor, sin duda alguna, hacerle llegar noticias sin verificar que dejarla en la incertidumbre. Así, escribió a su padre a Moscú:

> Estimado Vasili Lébedev:
>
> He recibido la carta en la que preguntas sobre lo ocurrido a Tonia. Si bien por el momento no puedo darte una respuesta concreta, lo que sabemos por el momento es lo siguiente: Tras la liberación de Oriol nos dijeron que se encontraba en el hospital y que se la llevaron los alemanes en el momento de evacuar la ciudad. El personal del establecimiento me hizo saber que cuando la interrogaron los oficiales de Alemania se condujo como una bolchevique y una patriota, y que al decirle ellos: «Vamos a ganar de todos modos», les escupió. Después de eso no hemos vuelto a saber nada. Todos nuestros camaradas combatientes se acuerdan de ella: nadie va a olvidarla. Era una mujer de valentía excepcional y gran inventiva en el campo de batalla que derribó tres aviones enemigos. Honramos de corazón la memoria de Tonia.
>
> Yevgueni Pestriakov, n.º 35 428

Su padre, su madre y su hermano pasaron años esperando su regreso y la buscaron incansablemente. La cama que ocupaba en el apartamento familiar de Moscú permaneció hecha mientras tanto. Su padre, Vasili Lébedev, murió poco antes de que se hallara por fin su cadáver.

Los niños juegan a la guerra aun cuando a su alrededor se esté desenvolviendo un conflicto real. Aunque el distrito de Mtsensk estaba ocupado por los alemanes, presentes en casi todos los pueblos de cierta extensión, a los chiquillos de Razinkino les encantaba recoger cartuchos vacíos y fingir que disparaban. Competían por ver quién encontraba más. Cada vez que se libraba un combate aéreo cerrado sobre sus cabezas, salían corriendo para ser los primeros en encontrar los cartuchos gastados, sin pensar demasiado en la suerte de los pilotos que batallaban en el cielo. Había muchos enfrentamientos: cada noche volaban desde Oriol hacia Bóljov bombarderos pesados alemanes escoltados por cazas. Pasaban a escasa altitud y dejaban ver con claridad las cruces de las alas, y muchas veces les hacían frente los cazas soviéticos.

Entre el 16 y el 17 de julio cayeron en aquella zona tres aviadores del regimiento de voluntarios de la Normandía francesa.[476] Aunque después de su reconquista los residentes locales señalaron el lugar aproximado en el que habían sido derribados los dos aeroplanos, no se llevó a cabo una búsqueda exhaustiva hasta treinta años después. Y fue precisamente tratando de dar con uno de aquellos cerca de Bétovo cuando encontraron, en su lugar, el punto en que se había estrellado Tonia Lébedeva.

Los colegiales que excavaban la zona hallaron entre el fuselaje destrozado los restos de la piloto, un paracaídas, una pistola, una navaja y documentos entre los que se incluían el diario de a bordo y la cartilla médica de su ocupante. En ambos podía leerse aún el nombre de Antonina Lébedeva. También había un cuaderno con notas preliminares relativas a un mitin del partido y una ametralladora bien conservada cuyo número de serie confirmó que aquel era, sin duda, el aeroplano de Tonia. Entre los restos se encontraron unos auriculares con fragmentos de cráneo y dos mechones cortos de pelo gris.

Enterraron cerca de allí lo que quedaba del cuerpo y erigieron un obelisco de dimensiones reducidas confeccionado con el respaldo blindado del asiento de la aviadora.[477]

A medida que retrocedían hacia el oeste los alemanes, los habitantes de la zona de Kursk fueron regresando a sus aldeas destruidas y sus pueblos carbonizados. Konstantín Símonov, quien había visto entre 1941 y 1942 a los ejércitos retirarse en desbandada y a ancianos de uno y otro sexo vagar desconcertados por los caminos con niños, escribió estos versos cargados de dolor:

> No sirve llorar, el calor del verano
> quema estepas amarillas y pistas holladas.
> Como entonces, un río de refugiados;
> como entonces, con niños a la espalda.[478]

El corazón de Símonov, soldado y poeta, se había llenado de la misma pena terrible, de la misma sensación de culpa del hombre que se sabe impotente para brindar ayuda y consuelo a mujeres y niños desvalidos.

De regreso a Moscú, en donde habría de escribir cuanto observara en calidad de periodista, él y el fotógrafo Yákov Jalip volvieron a Póniri, en la provincia de Kursk, y allí vieron «los tristes campos sin cosechar», «piezas de artillería de Alemania con los cañones retorcidos, montañas de cestas de munición vacías», cadáveres de los caídos «imperceptibles a primera vista en medio del centeno crecido».[479] Los del lugar caminaban con fatiga hacia sus hogares por pistas polvorientas o, «contra la costumbre campesina», atajando por los campos. Los periodistas detuvieron su vehículo al lado de una mujer que avanzaba con sus hijos por la senda que habían abierto las pisadas a través de un campo de centeno. Símonov contó cinco criaturas, y acto seguido reparó en una sexta, nacida no hacía mucho, en brazos de su madre. Esta y los chiquillos acarreaban fardos tan voluminosos que apenas les era posible caminar bajo su peso. La mujer paró un instante para dejar en el suelo dos sacos ligados entre sí, o por mejor decir, dado su tamaño, para «salir de debajo de ellos». «Secándose la frente con gesto extenuado», se sentó en uno de ellos, y los críos soltaron también su

carga para tomar asiento a su lado.

—¿Venís de muy lejos? —quiso saber él.

La mujer respondió que habían recorrido treinta kilómetros y estaban agotados.

—Pero no puedo dejar atrás nuestras cosas —añadió señalando los sacos y demás bultos remendados—. Supongo que los alemanes lo habrán quemado todo. No creo que quede nada en el pueblo; conque no puedo dejarme nada aquí, y todavía tenemos que andar otras cuarenta verstas.

Más de cuarenta kilómetros. La mujer se echó a llorar. Su rostro era el de una anciana. Símonov quiso saber si todos los niños eran suyos, y ella le dijo que sí antes de llamarlos a todos por su nombre. El mayor tenía diez años, y el más pequeño, ocho meses. Su marido había desaparecido en la guerra.

Él guardó silencio. En el todoterreno viajaban cuatro, y además, iban en el sentido opuesto. Aunque cambiaran su rumbo, les era imposible montar en el vehículo a toda la familia y sus pertenencias.

—Más nos vale ponernos en camino otra vez —sentenció la mujer antes de volver a meter el hombro bajo los sacos, que eran «casi de igual tamaño que ella misma».

Símonov observó a los niños, «también callados y serios, recoger sus fardos y sus hatillos como porteadores o estibadores. Hasta el menor de los que ya andaban, que tenía tres años, se echó el suyo al hombro como un niño grande». «Impotente, con la mirada perdida», los vio alejarse por la senda. Si hasta entonces creía «odiar a los fascistas tanto como puede odiar un hombre», de pronto entendió que aún era posible hacer más intenso tal sentimiento.

Los soldados soviéticos avanzaban sobre Oriol. Los 18 aviadores del 65.º regimiento de caza que habían sobrevivido a los combates de julio tenían que turnarse para pilotar los siete aparatos que quedaban en pie.[480] Después de la desaparición de Tonia, las autoridades se mostraron renuentes a dejar volar a Klava Blinova, quien, sin embargo, estaba resuelta a vengar a su mejor amiga. Sola y desesperada, se estremecía al pensar en la suerte que podía haber corrido Tonia. La de caer preso del enemigo se consideraba una desgracia terrible para un ciudadano soviético. De un soldado se esperaba que luchase hasta la muerte si no quería pasar por traidor, y nadie ignoraba las historias que circulaban sobre las atrocidades que cometían los alemanes con sus prisioneros. La prensa soviética abundaba en noticias, generosamente ilustradas con fotografías pavorosas de la degradación que se les infligía. Para colmo, Tonia era mujer. No obstante, era Klava quien estaba a punto de conocer el destino que consideraba más horrible que la muerte.

«Bajas de nuestra parte: 6 aeroplanos y 5 aviadores que no han regresado de su misión», escribió en su último informe el comandante Prokófíev, sentado de nuevo en

su escritorio. A continuación refería brevemente que el guía N. I. Koventsov, sargento de guardias y miembro del Partido Comunista, y su piloto de flanco, K. M. Blinova, alférez de guardias y miembro del Komsomol, no habían vuelto a la base tras salir en misión de escolta de un grupo de bombarderos de ataque. «Según declaración del teniente de guardias Sichiov —proseguía—, han sido abatidos dos Yak en combate aéreo con FW-190. El piloto de uno de ellos (Blinova, al parecer) consiguió saltar, y el otro hizo una inclinación lateral a muy escasa altitud, tocó tierra con el ala y se estrelló. El aviador (Koventsov, según se cree) murió abrasado»[481]. Quien se había lanzado en paracaídas era, en efecto, Klava Blinova.

La joven no tenía la menor idea de en qué momento bajó la guardia ni cómo lo hizo para que la derribaran: solo recordaba un crujido seco y el chirrido del metal. Klava se vio arrojada contra un lateral del avión, que comenzó a desintegrarse. Durante unos segundos estuvo cayendo al vacío junto con la carlinga, aferrada a una palanca que de nada servía ya. No tenía miedo: solo una lúcida determinación para vivir. Desabrochó el cordón de los auriculares y las cintas que la ligaban al asiento, y en ese mismo instante sintió una mano invisible que la arrancaba con violencia de los restos del aeroplano. El paracaídas se abrió entonces, y de pronto vio que uno de los cazas de la Luftwaffe comenzaba a disparar trazadoras que aumentaban con rapidez de tamaño mientras se aproximaban a ella, quien parecía ser su objetivo. El alemán estuvo a punto de desgarrar la campana del paracaídas. Despedida hacia un lado, Klava oyó a alguien lanzar un alarido, y al darse cuenta de que había sido ella misma, se enrolló a la carrera el cordaje en torno a los puños para acelerar su caída y se precipitó hacia el suelo mientras desaparecía el avión de las cruces blancas.[482]

En ese preciso momento advirtió alarmada que, ya que el combate se había producido al otro lado de las líneas enemigas, estaba a punto de caer en territorio ocupado. Poco antes de llegar vio que había un bosque en las inmediaciones y decidió llegar a él para ocultarse. Aunque apenas tardó unos segundos en liberarse del paracaídas, mientras corría oyó algo «que crujía y batía el suelo con un extraño sonido sibilante de depredador». Llevaba casi un año sirviendo en el frente, pero aquella era la primera vez que le disparaban estando en tierra, y no se percató de ello hasta que sintió un dolor agudo en un pie. Con todo, siguió corriendo agachada hasta que no pudo apoyarlo más y tuvo que ponerse a gatear. Fue entonces cuando apareció como de la nada un soldado alemán ante ella.

Cuando se puso en pie, cubierta de polvo y tierra, y se quitó el casco de vuelo, los combatientes enemigos que corrieron a su encuentro exclamaron sorprendidos y con cierto aire de compasión al descubrir que se trataba de una mujer muy joven. Dicho sentimiento, sin embargo, no les impidió exigir sus trofeos, y así, la despojaron enseguida de su reloj y sus hombreras, así como de la insignia de la unidad de guardias y una medalla al valor, que arrancaron junto con parte del tejido de la chaqueta. A continuación la remitieron con un vehículo que pasaba por allí a la policía militar, que la interrogó y la mandó con otros pilotos a un campo de

prisioneros de guerra de Karáchev, ciudad que se encontraba ya a escasa distancia de la línea de avance soviética. Allí todo estaba en llamas, estallaban proyectiles por todas partes, «las motocicletas corrían de un lado a otro presas del pánico» y los soldados encargados de regular el tráfico gritaban con furia en los cruces. Cuando dejaron Karáchev, Klara sabía que su grupo se dirigía a Briansk.

Solo una minoría escasa de los ochenta mil prisioneros de Briansk se hallaba alojada en los antiguos talleres de reparación que conformaba el centro del campo de concentración: los demás estaban recluidos a la intemperie. Por increíble que parezca en medio de semejante masa humana, alguien reconoció a Klava y la llamó por su nombre. El otro tenía el rostro desfigurado por una quemadura, y dado que, como todos los demás, no tenía más identificación que un letrero al cuello con un número inscrito, le resultó imposible reconocerlo hasta que él le anunció con un balbuceo apenas audible: «Soy yo, Anatoli Golovín, tu comandante». Fue precisamente entonces cuando ella se vino abajo. «Lloré —recordaría más tarde— como nunca había llorado»[483].

Aquel joven de veinticuatro años, jefe del 1.er escuadrón, se había revelado como un piloto muy capaz en la batalla de Kursk. Los informes confirman que derribó ocho aviones alemanes. Sin embargo, en su última salida, destinada a proteger a las tropas de tierra cercanas a Známenskoie, en aquella misma región, lo alcanzó a él un Focke-Wulf.[484] El Ejército Rojo apenas había avanzado en las dos semanas que siguieron a la muerte de Tonia y sus camaradas. El comandante Prokófiev, al informar de que Golovín había saltado de su avión en llamas sobre territorio enemigo añadió que los bombarderos de ataque habían enviado un comunicado oficial de agradecimiento a dicho piloto por haberles salvado la vida unos días antes. El grupo de Golovín tenía que protegerlos, pero su avión de flanco no había podido despegar tras quedar atascado en el barro y todo el grupo había recibido órdenes de abandonar la salida. Él, sin embargo, ya estaba en el aire y tuvo que salvaguardar en solitario a los bombarderos en lo que duró su misión. Derribó dos Focke-Wulf y recibió también una mención del mando de su batallón de caza. Habría obtenido una condecoración militar de primer orden de no haber preferido el destino que acabara, herido y con quemaduras terribles, sentado en el suelo junto a miles de otros prisioneros de guerra soviéticos.

Klava y el resto de aviadores no tardaron en ser trasladados a la estación del ferrocarril. Al oír que los iban a enviar a poniente, decidió tratar de escapar durante el trayecto con la ayuda de una serie de ciudadanas que corrieron para ello un grave riesgo personal. Se habían acercado al andén para lanzar pan y patatas a los prisioneros. En el interior de una bolsa de papel que contenía tabaco y un cazo de patatas hervidas, Klava y sus compañeros de infortunio hallaron también dos cuchillos con los que se resolvieron a practicar en un lateral del vagón un agujero que les permitiera correr el pasador que cerraba la puerta.

Necesitaron tres días para lograrlo, y a continuación fueron saltando uno a otro a

la oscuridad desde el tren en marcha. Klava dudó unos instantes mientras trataba de resolver cómo debía hacer tal cosa con el pie herido. Cayó a tierra sana y salva, se puso en pie y caminó siguiendo las vías hasta encontrarse con el resto. Los cinco pusieron rumbo al este a través de un campo de trigo.

Klava tenía tres hermanos: Serguéi —el mayor—, Stepán y Pável. Los tres habían acudido voluntarios al frente al día siguiente de estallar la guerra. Stepán había muerto cerca de Smolensk, y Serguéi, en Stalingrado. Del menor había sabido no hacía mucho que seguía con vida y combatiendo, pero a aquellas alturas no podía decir si no habría caído también. Tenía que hacer lo imposible por volver.

Estuvieron once días caminando, recogiendo bayas, setas y raíces mientras evitaban poblaciones y carreteras. Habían pasado diez cuando decidieron arriesgarse a entrar en una aldea en la que les dieron patatas, tabaco y algo de pan. Allí descubrieron que la línea de combate se encontraba ya a solo veinte kilómetros. Cruzaron un río cuyo nombre ignoraban sobre los tablones de madera de un puente derruido, y al llegar a la margen soviética, pudieron, al fin, volver a enderezarse.

Klava no cabía en sí de gozo cuando oyó a un centinela gritar: «¡Alto! ¿Quién va?». Pensó haber dejado atrás todas sus penalidades, pero le aguardaba una sorpresa. Dos soldados con subfusiles los llevaron a la comandancia de uno de los regimientos del 21.er ejército, en donde los entrevistó un oficial del SMERSH. Cada respuesta que dieron fue acogida con recelo. Se les dio una hoja de papel para que expusieran por escrito dónde habían estado, y hasta que concluyeron no se les ofreció alimento. Su «evaluación especial» duró dos semanas, tras las cuales los enviaron a un campo de cribado. Las condiciones que se daban en él no eran mucho mejores que las que habían conocido en el de prisioneros de los alemanes. Los camastros eran iguales, y la comida, casi tan exigua. La única diferencia real consistía en que, si en el del enemigo podían odiar a sus captores, en este se hallaban totalmente desconcertados ante carceleros que eran, como ellos, ciudadanos soviéticos.

El artillero aéreo Nikolái Ribalko, que había escapado de los alemanes con el grupo de Klava y dio también con sus huesos en un campo soviético de concentración, recordaba el número ingente de personas que pasaba por dichos recintos: «una fuerza militar capaz de conquistar cualquier obstáculo que pudiera presentar el enemigo». Todos se adaptaron a vivir y a trabajar en aquel lugar, en el que había reclusos hasta de un año de antigüedad.

A Klava la sacó de allí alguien a quien conocía del pasado: Vasili Stalin, quien hizo cuanto pudo por proteger a los pilotos de las consecuencias de las medidas políticas de su padre. Poco después de que la aviadora lograse hacer llegar milagrosamente una carta a su propio regimiento fue a recogerla Vasili Kubarek, jefe de escuadrón y gran amigo suyo. Tras recibir su escrito, la unidad había recurrido al hijo del dirigente soviético, quien había usado su influencia para hacer que la dejaran en libertad. Poco después volvía a estar sentada, con lágrimas en los ojos, en la carlinga de un avión de caza.

Casi ninguno de los amigos nuevos que había dejado atrás en aquel campo de cribado Klava Blinova pudo volver a volar ni a seguir combatiendo por su nación. La vida de la mayoría quedó arruinada para siempre. Muchos pasaron años en el sistema penitenciario de Stalin.

39

«QUIERO VOLVER A SALIR: NO ES MOMENTO DE DESCANSAR»

La noche del 16 de julio de 1943, mientras patrullaban la región contigua al pueblo de Kúibishevo, Lilia Litviak y otros siete Yak de diversas unidades entablaron combate con una treintena de bombarderos alemanes a los que, según calcularon, escoltaban ocho cazas Messerschmitt. Aquella era la última salida del día. Litviak disparó a un bombardero Ju-88 que «tras el ataque se inclinó marcadamente a un lado y, a escasa altitud y envuelto en llamas, se alejó en dirección oeste». La piloto, según el informe, «no lo vio estrellarse por encontrarse en ese momento sometida al ataque de los Messerschmitt». Litviak tuvo suerte: logró tomar tierra con seguridad en terreno irregular en las inmediaciones del pueblo de Dárievka, a no mucha distancia de su aeródromo. El avión recibió daños de consideración: «presenta perforación del fuselaje —refería otro informe—, el depósito izquierdo de combustible y los sistemas de agua y de aire». La gravedad de su estado hizo que hubiera que repararlo en fábrica. Con todo, no era el aeroplano que solía pilotar ella. Al día siguiente subió a la carlinga de su propio Yak, el número 16 131, atendido por Kolia Menkov y en cuya cabina había grabado ella «Mamá» y sus iniciales, «LL», durante uno de los períodos de espera. Pese a estar herida, se negó a tomarse un día de baja en estos términos: «Quiero volver a salir: no es momento de descansar».[485]

El 8.º ejército aéreo siguió brindando protección a los ejércitos del frente Sur, que se estaban reagrupando para emprender una contraofensiva en el Mius. Al principio, sus fuerzas —decenas de miles de soldados, miles de cañones y cientos de carros de combate— se movían solo al arrimo de la oscuridad, pero las noches de julio son cortas, y desde el día 14, el oficial al mando permitió también que marcharan durante el día.[486] Por lo tanto, las carreteras del frente se llenaron durante las veinticuatro horas del día de gigantescas columnas de vehículos que necesitaban apoyo aéreo, toda vez que recibían los ataques de grupos nutridos de bombarderos que los alemanes habían trasladado de otras muchas áreas, incluida la de Kursk. Aquellas tropas debían estar listas por completo el 17 de julio a fin de atacar las sección del

frente de treinta kilómetros de ancho que abarcaba Dmítrievka, Kuíbishevo y Yasinovski y romper las defensas del enemigo.

La tarde del 18 de julio solo quedaba en la margen derecha del Mius una cabeza de puente de unos diez kilómetros cuadrados. Entonces entró en acción el 2.º ejército de guardias en apoyo del 5.º de asalto con la intención de extender la ofensiva y llegar a la línea del río Krinka. Fue allí, mientras daba protección a los bombarderos de ataque a tierra, donde mataron a Katia Budánova.

El de la teniente Katia Budánova y el del alférez Aliojin eran los dos únicos cazas que escoltaban a los ocho aviones de ataque que se disponían a entrar en acción en la zona de Pokróvskoie, no lejos de Artiómovsk, en donde toparon con seis Messerschmitt. Los pilotos de los aeroplanos soviéticos a los que defendieron con éxito los dos Yak al derrotar a todos los cazas enemigos, describieron así la suerte que corrieron Aliojin y Budánova: El Yak del primero, dañado, puso rumbo «a casa» en compañía de un Iliushin al que también había alcanzado el enemigo, si bien no logró llegar al aeródromo. El segundo Yak, al decir del informe, «después de haber desaparecido los Messerschmitt y estando a una altitud aproximada de dos mil metros, cayó en picado, se estrelló contra el suelo y se incendió».

La primera en llegar al lugar del accidente fue Y. Shvirova, secretaria del hospital de campaña del 2.º ejército de asalto. Describió lo que vio en una carta remitida a la escuela número 63 de Moscú, que creó un museo dedicado a la piloto fallecida: «Entre julio y agosto de 1943 hubo un asalto en el río Mius, en cuya orilla, en el pueblo de Novokrasnovka, estábamos destinados».[487] Shvirova recordaba que la lucha fue tan intensa que las explosiones de los proyectiles y el rugido de los aviones hacían imposible comunicarse en el interior del puesto de mando si no era gritándose al oído.

«Dio la casualidad de que yo estaba fuera —seguía diciendo— y vi un aeroplano descender a gran velocidad. Me di cuenta de que el piloto iba herido o muerto. El aparato se estrelló y se incendió enseguida. El pueblo está situado en una hondonada, y el avión cayó en una colina. Cuando llegué a lo alto ya había ardido por completo, y la piloto (Katia Budánova) yacía a su lado cubierta de sangre, igual que su paracaídas». Hizo falta que encontraran sus documentos para que quienes dieron con el cadáver abrasado supiesen que se trataba de una mujer. Las aldeanas la enterraron, y Shvirova y sus colegas leyeron y releyeron las cartas que llevaba encima y contemplaron una vez y otra sus fotografías antes de, un tiempo más tarde, hacerlas llegar a su hermana Valia a Moscú. Entre aquellas dieron con una de Mijaíl Baránov y otra inconclusa de Katia a su madre. Había varias instantáneas de la propia Katia, de uniforme al lado del avión, de paisano… y una de muy joven en la que lleva puesto un sombrero muy bonito. Shvirova, que recordaba bien aquellas fotografías, no había logrado hacerse a la idea de que la muchacha que las protagonizaba fuese el cuerpo destrozado y ensangrentado que había hallado al pie de lo que quedaba del avión.

Las jóvenes del cuartel general del ejército, que ya habían visto muchas cosas terribles, quedaron, no obstante, muy afectadas por la muerte de aquella joven piloto. Al día siguiente cayó un aeroplano alemán en la misma colina y echó a arder. «Todas murmuramos al unísono: "¡Esa va por Katia!"». El obituario que publicaron las páginas del *Guerreros de Stalin* estaba firmado por los oficiales superiores, los pilotos, sus camaradas de regimiento —incluida Lilia Litviak— y otros que la habían conocido en el frente.[488]

Los biógrafos de Litviak y Budánova han escrito, citando supuestamente a otras del regimiento, que pocos días después de su muerte voló a Novokrasnovka una muchacha rubia y bajita que preguntó dónde estaba enterrada y fue a visitar la tumba. Por desgracia, esta anécdota no es cierta. El pueblo en que murió Katia carecía de campo de aviación, y los Yak no permitían aterrizar en terreno irregular como los U-2 : en aquella zona resultaba imposible tomar tierra con uno de aquellos. Sí es verdad que una mujer condujo hasta el lugar en que se celebraba el funeral un camión en el que viajaban cuantos pilotos y mecánicos del regimiento pudieron asistir en aquel momento de intensos combates.[489] Lilia, sin embargo, no estaba entre ellos: se pasaba las horas volando, y de hecho, el día del sepelio derribó otro avión alemán.[490]

Tras la muerte de Katia, Valia Krasnoshiókova apenas volvió a ver a Lilia Litviak. Estaba en un escuadrón diferente, y la lucha era tan intensa que apenas tenía tiempo ni de respirar.[491] Aun así, pensó mucho en ella y sintió mucha lástima al imaginar la total soledad que la acosaba. Decidió que cuanto tuviese un momento libre solicitaría al comandante de su regimiento que la trasladase a su escuadrón. Sin embargo, a Gólishev lo mataron dos días después que a Katia.

El 21 de julio de 1943 fue un mal día: el comandante Iván Gólishev, Lilia Litviak y su piloto de flanco, Dmitri Svistunenko, no volvieron de su misión de escolta de aeroplanos de ataque Iliushin Il-2. El comandante Krainov escribió en su informe que el primero estaba bebido en el momento de despegar. El jefe de estado mayor Smirnov y el oficial del NKVD del regimiento, el teniente Perushev, hicieron cuanto estuvo en sus manos por detenerlo, pero él «mandó a Perushev a hacer puñetas». Tal comportamiento resultaba por demás impropio de aquel hombre culto y disciplinado: saltaba a la vista que la tensión intolerable de las últimas semanas, los riesgos que comportaban las misiones de escolta a los aviones de ataque y las bajas incesantes sufridas por el regimiento habían hecho mella en él.[492] Gólishev, sin duda a causa de su embriaguez, consideró que estaba en condiciones de volar y apartó al oficial del NKVD, a quien profesaba la misma aversión profunda que el resto del regimiento.

Escoltaron a seis Il-2 hasta los aledaños de Krinichka, pueblo cercano al río Krinka, y recibieron la acometida de un grupo numeroso de Messerschmitt. Los mecánicos de una base aérea empezaban a inquietarse por los aviones a su cargo cuando calculaban que debían de estar quedándose sin combustible y no los veían regresar. De un modo u otro, eran capaces de reconocerlos a una distancia

sorprendente. «Ahí viene el mío», solían anunciar. Quienes no tenían esta suerte aguardaban un tiempo más; tanto, que a veces excedían la hora en la que sabían a ciencia cierta que tenía que haber agotado todo el carburante. Al final, acababan por apartarse del punto de estacionamiento con gesto desanimado, aunque aferrados a la esperanza de que hubiera hecho un aterrizaje forzoso y el piloto regresase más tarde o más temprano. Aquel día fue Nikolái Menkov quien, al ver que no volvía su aeroplano, no tuvo más remedio que esperar un desenlace feliz.

Litviak, en efecto, apareció en el regimiento al día siguiente sin más daños que unos rasguños en el rostro.[493] Informó de que habían topado con un grupo numeroso de Messerschmitt, aunque no sabía nada concreto de lo que había sido de Gólishev y Svistunenko. El jefe de estado mayor Smirnov escribió por lo tanto: «Litviak regresó a la unidad el 22-VII-43 y declaró haber sufrido daños en combate y haber tenido que huir de un Messerschmitt Bf-109 que la persiguió a ras de suelo. Aterrizó de emergencia sobre el fuselaje cerca de Nóvikovka».[494]

Nikolái Menkov acudió a recobrar el aparato en un camión con conductora. No había a quien pedir información, ya que se encontraban muy cerca del frente y se había evacuado la región. En consecuencia, estuvieron dando vueltas hasta que Menkov tropezó por casualidad con el pueblo correcto. Cerca de allí, posado sobre la hierba alta, estaba el Yak número 16 131 que tan bien conocía.[495]

Saltaba a la vista que había participado en un combate: tenía el radiador agujereado y el motor dañado. Además, al tomar tierra de panza se había doblado la hélice. En un momento determinado apareció un grupo de soldados de transmisiones que habían visto el aterrizaje forzoso. Uno de ellos, procedente de Asia Central, dijo a Nikolái: «El avión cayó, sin más, en medio de las malas hierbas». Corrieron a ayudar y se pusieron a dar gritos mientras buscaban al piloto. Entonces, según relataron entre risas, oyeron una voz aguda que decía: «El piloto soy yo». No veían a nadie, porque la vegetación era mucho más alta que Lilia. De hecho, probablemente había sido eso lo que le había salvado la vida, al ocultar el avión de las tropas de tierra alemanas. Tenía el rostro manchado de sangre y aceite de motor, ya que con los botes del aterrizaje se había golpeado la nariz con la mira de la ametralladora. Comió con los de transmisión, pasó la noche con su unidad y por la mañana volvió a su base en un vehículo que pasaba por allí.

«Tenía rotos el ensamblaje derecho y el cárter», recordaba Nikolái. Los de transmisiones le dijeron que había caído en zona soviética por una diferencia de entre setecientos y novecientos metros solamente. Él y otro mecánico llevaron el aparato al aeródromo tras levantarlo con gatos neumáticos y atar la cola al camión. «El n.º 16 131 se está reparando en la unidad», informó Smirnov. Sustituyeron el motor y el cinturón de la estructura, y cinco días más tarde volvía a estar listo para volar. Nikolái Menkov recordaba con gran exactitud que Litviak aún habría de efectuar siete salidas más antes de desaparecer.

De la suerte que Dmitri Svistunenko, que había llegado al regimiento después de

combatir en Stalingrado a bordo de un U-2 de bombardeo nocturno y tenía fama de muy buena persona, no se supo nada hasta septiembre. Tras la rotura lograda en el frente del Mius, el teniente de guardias Perushev, representante del SMERSH en el regimiento, pudo visitar la zona aproximada en que, según las indicaciones de Lilia Litviak, debía de haber caído su aeroplano. Los paisanos a los que pidió ayuda le mostraron el avión derribado cerca de la aldea de Mijáilovski: un Yak-1 que llevaba pintado en la cola un 28. También encontraron «un cadáver en descomposición a su lado». Los del lugar no lo habían enterrado porque aquella misma noche los trasladaron a la retaguardia.

Al decir de los aldeanos, la aeronave había recibido los disparos de la ametralladora de un carro alemán. Svistunenko había tratado de poner de nuevo rumbo al este, pero el motor había fallado y el avión se había estrellado contra una ladera. Dos motociclistas alemanes se acercaron al lugar y él levantó las manos en señal de rendición. Sin embargo, cuando los otros dos fueron a apearse, el aviador sacó la pistola y la descargó contra ambos. En ese momento corrían ya hacia él más alemanes con subfusiles, y Svistunenko se despidió de su aeroplano antes de suicidarse: «El piloto se dio la vuelta, se descubrió la cabeza, agitó la mano hacia el avión y se pegó un tiro». Perushev se encargó de dar sepultura en el cementerio local a aquel joven que habría cumplido veintidós años en noviembre, y a continuación disparó una salva sobre la tumba. Del paradero de Gólishev, comandante del regimiento, no se supo nada hasta transcurridos treinta años de la guerra, cuando dio con él una expedición escolar que tenía por objeto buscar los restos de Lilia Litviak y su aparato.

Anna Zakútniaia, habitante de Artiómovka, hizo saber a los del grupo que había visto una aeronave incendiarse en los alrededores de Krásnaia Gorá después de que la alcanzasen los fuegos de una batería antiaérea enemiga. Cayó justo encima. El aviador no saltó, pero la explosión lo lanzó fuera de la carlinga, y seguía aún con vida cuando llegaron corriendo los alemanes. Lo abatieron en el acto, y cuando desaparecieron, las mujeres del pueblo enterraron el cadáver al lado de su aeroplano, que se convirtió así, como ocurría a menudo, en un monumento conmemorativo a su piloto muerto. Su rostro había quedado grabado a fuego en la memoria de Anna, quien muchos años después, lo reconoció sin dificultad en una fotografía de grupo de varios pilotos: «¡Mirad! ¡Mirad, niños! ¡Es él!». El presidente del soviet local les dio un caballo y un carro, y la anciana llevó a los escolares y a su profesora, Valentina Váshenko, a un precipicio de altura considerable. Al fondo vieron fragmentos desperdigados de una aeronave. Más tarde encontraron allí los restos de Iván Gólishev, comandante del 73.er regimiento de guardias de caza.

40

«CADA PALABRA ME HACE REVIVIR EL DOLOR Y LA PENA»

La del 31 de julio de 1943 fue la más terrible de todas las noches en las que actuó el 588.º regimiento de bombardeo nocturno.[496] El informe de situación de la mañana siguiente aseveraba: «Las dotaciones tuvieron que enfrentarse en el área de combate a las medidas activas adoptadas por la defensa aérea del enemigo, y en particular a sus cazas y reflectores. Las tripulaciones que no volvieron de la misión fueron cuatro: la piloto Visótskaia y la navegante Dokutóvich; la piloto Krútova y la navegante Sálikova; la piloto Polunina y la navegante Kashírina, y la piloto Rógova y la navegante Sujorúkova. Tres de los aeroplanos fueron víctimas de cazas, y otro, al parecer, de los fuegos antiaéreos. La misión se abandonó sin llegar a completarse por orden del cuartel general de la división».[497]

Tras la contraofensiva emprendida por los alemanes en la península de Tamán hubo pueblos que quedaron en manos de los nazis. El frente quedó un tiempo sin movimiento. Las pilotos bombardearon las defensas germanas, en tanto que las tropas soviéticas se concentraron para preparar un ataque de consideración en el flanco derecho del oponente en la región de Novorosisk.

La noche que murió Galia Dokutóvich, la jefa de estado mayor Irina Rakobólskaia y Yevdokía Bershánskaia supervisaron el despegue sucesivo de 15 aeronaves durante la primera salida de aquella jornada. Su objetivo no estaba muy lejos, y los haces de los reflectores que trataban de localizarlas se avistaban sin dificultad desde el aeródromo. De pronto, Rakobólskaia vio que uno de sus aviones se incendiaba y comenzaba a caer «lentamente, como un bólido». Se apresuró a mirar en el libro de vuelo para averiguar «quién estaba en llamas». Entonces volvió el aparato que había despegado en primer lugar, y la dotación informó de que había visto arder a uno a las 22.18. Otra de las tripulaciones que regresaron sanas y salvas comunicó el incendio de otro avión a las 23.00. A esta la siguieron otras dos noticias similares. Todos los que aterrizaban en la base confirmaban que las baterías antiaéreas enemigas habían estado inactivas.[498] Bershánskaia, perpleja en un principio, paró mientes de inmediato en que los alemanes se habían servido por vez primera de un caza nocturno a fin de atacar a su regimiento. Si sus cañones no habían

disparado era porque tenían en el aire a sus compatriotas. La luz de los reflectores convertía los lentos aeroplanos de su unidad en un blanco perfecto.

Natasha Meklin, que había servido de navegante antes de recibir el adiestramiento propio de un piloto, participaba aquella noche en una de sus primeras misiones de combate en calidad de esto último. Estando a unos siete minutos de distancia del objetivo, ella y su navegante, Lida Loshmanova, vieron al U-2 que tenían delante quedar de pronto iluminado por el reflector, y Natasha pensó que se parecía muchísimo a «una polilla plateada atrapada en la tela de una araña».[499] También a ella la desconcertaba el silencio de las baterías antiaéreas, aunque no tardó en entenderlo cuando el cielo quedó iluminado por la bengala amarilla con que anunciaba su posición a los de tierra un caza nocturno alemán. Acto seguido atravesó la noche en dirección al avión atrapado en el haz del reflector el «reguero de luz azulado» de las trazadoras del atacante, que falló a la primera y corrigió a continuación la puntería. La segunda ráfaga alcanzó al U-2, que se precipitó envuelto en llamas y «dejando atrás un rastro de humo serpeante». Después de que se le desprendiera un ala incendiada, se estrelló contra el suelo y estalló.

Pese a no ser mucha su experiencia de piloto, el instinto llevó a Natasha a volverse y empezar a ascender, para después cambiar de nuevo de sentido y planear en dirección al objetivo con el motor apagado. Regresó del blanco volando a escasa altitud para eludir el reflector. El resto de tripulaciones que no fueron presa del caza habían adoptado una táctica similar.

Pensar en camaradas quemados vivos, y saber que uno podía correr la misma suerte, resultaba por demás doloroso. Zhenia Rudneva, que había convenido en dotar a Ania Visótskaia, piloto de escasa experiencia, de «una navegante más avezada», sintió que tenía parte de la culpa por la muerte de Galia Dokutóvich.[500] Aunque no vio arder el aparato de Ania y de Galia, «a Zhenia Krútova y Lena Sálikova las quemaron» ante sus ojos. Rudneva se encontraba sobre el objetivo y vio el U-2 de ambas con la lona en llamas caer no en picado, sino planeando. De hecho, cuando estalló en Kiévskaia, en territorio enemigo, ya había aterrizado. Rudneva recibió la noticia de que había sido derribado otro aeroplano a las 23.00, aunque no estaba claro si se trataba del de Visótskaia o del de Rógova. Al final, se perdieron ambos.

Zhenia corrió hacia cada una de las aeronaves a medida que tomaban tierra, y en ninguna estaba Galia. «En mi corazón no hay otra cosa que vacío. ¡Todo se ha acabado!», escribió. La última entrada del diario de Galia Dokutóvich data del 6 de julio de 1943. Tenía veintitrés años.

Rakobólskaia escribió a las familias de las diez muchachas cuyos aviones habían caído incendiados —cuatro de ellos aquella noche y el otro, un día o dos antes— para informarlas de que sus hijas se hallaban desaparecidas. Aun sin pruebas, era evidente que no podían haber sobrevivido. Yevdokía Rachkévich solo dio con sus tumbas una vez acabado el conflicto.

En 2003, Irina Rakobólskaia supo el nombre del piloto de caza alemán que

derribó la noche del 31 de julio no menos de tres «máquinas de coser», que era el nombre que asignó el enemigo a los U-2. Se trataba del Oberfeldwebel («sargento primero») Josef Kociok, quien, a su vez, fue muerto unas seis semanas después de su victoriosa cacería nocturna.[501]

Cuando, rota al fin la Línea Azul de los alemanes, se emprendió la búsqueda infructuosa del cadáver de Galia en la región en la que se había estrellado su aparato, Polina Gelman escribió a los parientes de su amiga una carta cargada de amor y de duelo, aunque con un notable autodominio en lo tocante a la expresión de su sufrimiento que dice mucho de la fortaleza de su personalidad:

> No me es fácil escribiros sobre la pérdida irreparable de mi amiga más íntima y querida, pues cada palabra me hace revivir el dolor y la pena. Sé que vosotros me entenderéis mejor que nadie. Es desgarrador. Nuestra Galia no regresó de su misión del 31 de julio. Todo el mundo ha aceptado ya la idea de que esta chiquilla, que era la favorita de todos, ya no está entre los vivos, porque es innegable. Yo esperé y esperé tercamente a recibir noticias de ella, y hasta escribí cartas para enviarle en el instante en que supiera de su paradero. Por desgracia, cuando nuestras fuerzas liberaron hace poco la zona donde derribaron su avión se confirmaron todos nuestros miedos. Os podría escribir palabras de consuelo, pero serían tan inútiles como las que me han ofrecido otros a mí y sé que tendría poco sentido escribirlas o tratar de confortaros.
>
> Eso es todo lo que puedo decir. Galia debió de escribiros para deciros que le habían concedido la Orden de la Estrella Roja. También le han otorgado, con carácter póstumo, la Segunda Clase de la Orden de la Guerra Patriótica. Os la harán llegar. Además, mañana o pasado os voy a enviar sus efectos y fotografías, y voy también a transferiros su dinero a través del departamento contable.
>
> No dudéis en escribirme: estaré siempre encantada de saber de la familia de mi querida amiga inolvidable. Su fulgurante recuerdo estará siempre vivo en mi interior. Si no me mata una bala enemiga y tengo algún día una hija, pienso llamarla Galia y criarla para que sea noble y maravillosa como nuestra Galia.[502]

Polina Gelman murió en 2005 tras sobrevivir sesenta y dos años a su amiga. Se graduó por el Instituto de Traducción Militar, en donde se especializó en español. Tuvo, en efecto, una hija, y como había prometido, le puso por nombre Galia. Trabajó en la Escuela Central del Komsomol, hizo un doctorado en ciencias económicas y ejerció dos años en Cuba. Ofreció conferencias en español hasta una edad muy avanzada. Participó de forma muy activa en el Comité Judío Antifascista —fue la única mujer judía a la que se otorgó el título de Héroe de la Unión Soviética— y en el Comité de Veteranos. Tuvo una existencia larga, dinámica e inspiradora en la que nunca la abandonó el convencimiento de que estaba viviendo a un tiempo para ella y para su Galia.

Zhenia escribió su última entrada sobre ella el 15 de agosto: «Ahora que Galia no está ni va a volver… ¡Oh, qué terrible suena eso! ¡Mi queridísima Galia, siempre tan llena de vida!».[503] Con todo, aún no era capaz de meter su retrato en el sobrecito blanco en el que guardaba las fotografías de los amigos muertos. «Todo apunta al hecho de que está muerta», sigue diciendo, y una vez más, no obstante, analiza su relación, que ya no es más que un recuerdo. «¡Cómo me gustaría saber ahora qué opinión tenía de veras sobre mí! Sé que a veces me encontraba pesada. Lo sé, y también que su buen corazón la llevaba a ser demasiado indulgente conmigo, más de

lo que era yo con su tozudez. Nunca se mostró celosa, quizá porque nunca me quiso. Pese a todo, me otorgó su amistad sincera y, por extraño que parezca, me trató como trata la amiga mayor a la más joven, sin que hubiese motivo para ello».

La vida, sin embargo, siguió su curso: Zhenia no tardó en enamorarse de una piloto llamada Dina Nikúlina, tal como había hecho con Galia. Se volvió loca por ella, y se puso celosa y lloró cuando la requirió otra navegante. Era solo en su corazón donde nadie podría reemplazar a Galia.

41

«¿Q… QUÉ CLASE DE HOMBRES SOIS PARA NO SER C… CAPACES DE MANTENER A SALVO A UNA N… NIÑA?»

Ania Skorobogátova había estado de servicio a la caída de la tarde del primero de agosto. Fue la última vez que oyó la voz de Lilia Litviak por la radio. Dijo: «¡Ahí va eso!», y guardó silencio.[504] A Ania no le sorprendió demasiado, porque era algo que ocurría a menudo: la señal radiofónica no era estable y Litviak solía mostrarse taciturna cuando volaba. Al acabar su turno, sin embargo, supo que Lilia no había regresado.

Nikolái Menkov, que la había visto despegar en su última misión, estuvo presente cuando volvieron los demás pilotos de su grupo y siguió aguardando a ver llegar su aeroplano, aunque sabía que hacía mucho que debía de haberse quedado sin combustible. Al final, agotado, se había alejado del aeródromo.

Cuando en 1979 publicó cierta editorial moscovita la novela breve mitad biográfica y mitad ficticia que dedicó Valeri Agranovski a Lilia Litviak, su desaparición y la búsqueda de sus restos y los de su nave, el teniente coronel en la reserva Nikolái Menkov escribió al autor una extensa carta que comenzaba diciendo: «Me ha conmovido mucho leer *Bielaia Lilia* [“El lirio blanco”], porque yo serví durante los meses de junio y julio de 1943 en el 3.er escuadrón de la 73.ª ala, como la piloto de caza Lilia Litviak». Había decidido ponerse en contacto con Agranovski con la esperanza de que la información que iba a ofrecerle pudiera ser de ayuda en la investigación. Menkov, padre de dos hijos, antiguo ingeniero militar convertido en maestro de escuela, seguía recordando, después de tantos años, hasta el último detalle del avión desaparecido en el que tanto empeño había invertido, y también de la piloto que se había desvanecido con él.

En la parte alta de la palanca tenía grabadas las iniciales LL de Lilia Litviak, que rayó con un cuchillo un día que estaba de guardia. Sobre el panel de instrumentos había escrito del mismo modo «Mamá». Los pedales de la carlinga estaban separados del suelo tanto como era posible, porque ella era muy bajita. El recubrimiento del avión era gris. Las guardas de la rueda de cola tenían chapas con el remachado oculto. El depósito se había reparado y debía de tener soldaduras. El número que llevaba en la cola era el 18.

Lilia Litviak llevaba un anillo con sello bañado en oro en el dedo corazón de la mano izquierda. También tenía dos coronas de oro (visibles cuando sonreía) en el lado izquierdo de la mandíbula superior. En el momento de despegar llevaba puestas botas de cuero cromado de media caña, calzón de vuelo azul

marino, una cazadora caqui y, como siempre, su boina azul oscuro metida en el portamapas.

El día de su desaparición hizo cuatro salidas, sobre todo para acompañar a los Iliushin destinados a atacar a las fuerzas de tierra de Alemania. El enemigo concentró todas sus reservas operativas en la región en que se produjo el avance soviético. Trasladó un número considerable de aviones del sector de Bélgorod y Járkov a la cuenca carbonífera del Donets.[505] El frente Sur se reagrupó con urgencia a fin de contraatacar el 31 de julio, pero este plan fracasó ante la llegada de tres divisiones blindadas de Alemania desde Járkov. El 30 de julio los alemanes lograron infligir daños de consideración al oponente con un número ingente de carros de combate, y al día siguiente repitieron la maniobra. Según los informes soviéticos, el enemigo disponía de entre cuatrocientos y quinientos carros de combate, que contaban con apoyo aéreo eficaz. Las tropas del frente Sur recibieron órdenes de replegarse a la margen izquierda del Mius.

Los aeroplanos de ataque siguieron acometiendo misiones con escolta de cazas. En su tercera salida, Lilia Litviak derribó un Messerschmitt.[506] Cuando salió en busca de su aeroplano para despegar por cuarta vez, Menkov se sintió obligado a tratar de disuadirla, aun cuando, dada su condición de mecánico, no tenía derecho alguno a poner en tela de juicio la decisión de un oficial. Le dijo que era «demasiado agotador para cualquiera efectuar tantas misiones con semejante calor», y añadió:

—¿De verdad necesitas hacer tantos vuelos? ¡Hay más pilotos!

—Los alemanes han empezado a usar novatos —le respondió ella—. No son más que chiquillos, y me apetece acribillar a uno más.[507]

Antes de despegar, como siempre, se despidió de su mecánico «sonriendo e inclinando la cabeza». A continuación levantó la mano izquierda a fin de cerrar la cubierta de la carlinga y se dispuso a alzar el vuelo.

Se habían destinado seis Yak a la escolta de un grupo de ocho Iliushin. Lilia, como hacía con frecuencia, iba guiando a Aleksandr Yevdokímov. Los aviones de ataque despegaron sin esperarlos y, mientras se acercaban al frente, los pilotos de los cazas pudieron ver que habían trabado ya combate cerca del Mius. Los cazas acabaron con dos Messerschmitt y no sufrieron baja alguna entre los Iliushin. Solo perdieron el aeroplano de Litviak, derribado en el momento en que salían de la zona de combate. Sasha Yevdokímov y Borisenko lo vieron desbocarse, aunque sin incendiar, y a continuación estrellarse. Su piloto no saltó: saltaba a la vista que la habían matado en el aire o, cuando menos, la habían herido de gravedad. Al regresar de la misión, Yevdokímov informó a su comandante de que Litviak había caído tras las líneas del enemigo en los alrededores de Dmítrievka. Borisenko dijo haber visto un Messerschmitt salir de súbito de entre las nubes, disparar una ráfaga a la cola del Yak más próximo, que se hallaba sin protección, y desvanecerse enseguida. Estaba convencido de que el aeroplano que había sufrido el ataque era el de Litviak.

Cierto escrito del regimiento titulado «Información sobre incidentes de aviación y

pérdidas sufridos en combate y fuera del campo de batalla por el 73.er regimiento de guardias de caza Stalingrado (1-9 de agosto de 1943)» contiene una entrada en la que da noticia de que la alférez Litviak, Lidia Vladímirovna, comandante de escuadrilla de guardias, «no volvió a la base tras completar ente las 10.40 y las 11.50 horas una misión de combate en la que proporcionó apoyo a las tropas soviéticas». Aquí saltan ya a la vista dos errores, pues la salida se produjo por la tarde y estaba destinada a escoltar a aviones de ataque. El documento asevera a continuación: «En las inmediaciones de Marínovka entablaron combate con varios grupos de Me-109 conformados por un total de 12 aeroplanos de ataque y hasta treinta Junkers Ju-87». Lo más seguro es que quien redactó estas líneas confundiese esta misión con la del 16 de julio, en la que Lilia sí se enfrentó a un grupo de treinta bombarderos.[508] La información relativa a la ubicación de los restos sí coincide, sin embargo, con las observaciones de Yevdokímov y Borisenko: «Las dotaciones participantes en la batalla vieron un Yak-1 caer a cuatro o cinco kilómetros al noreste de Marínovka». El autor de este documento concluye que el aeroplano fue «derribado en efecto, y se presume que el piloto debió de fallecer».

Las memorias de los veteranos nos cuentan que todo el regimiento lloró su desaparición. Casi nadie pudo probar bocado durante la cena.[509] Pese a lo que parecían dictar todos los indicios, todos esperaron y se desesperaron, pero Lilia no regresó. Al día siguiente se presentó en el regimiento Borís Sídnev, jefe de la 6.ª división aérea de guardias (la antigua 268.º división aérea de caza), y amonestó a uno de los responsables de escuadrilla con su proverbial tartamudeo: «¿Q… qué clase de hombres sois para no ser c… capaces de mantener a salvo a una n… niña?».[510] Todo el 8.º ejército aéreo lloraba su muerte.

Al día siguiente, después de que las tropas soviéticas lograran avanzar un tanto, Aleksandr Yevdokímov acompañó a Nikolái Menkov en su búsqueda del aeroplano siniestrado.[511] Rastrearon de cabo a rabo el lugar sobre el que se había producido el combate, desde Dmítrievka hasta Kuíbishevo. Recorrieron todos los pueblos y las quebradas sin dar con nada. En municipios tan cercanos al frente como aquellos apenas quedaban paisanos, y los soldados «ofrecían explicaciones contradictorias». Al cabo, se hallaban empeñando una lucha feroz en las líneas de combate y no abrigaban demasiado interés respecto de un aeroplano desaparecido: el número de los que se habían estrellado en las inmediaciones aquellos días no era desdeñable.

La última carta de Lilia a su madre, cuyo contenido dictó al ayudante del escuadrón mientras se hallaba sentada en la carlinga de su caza, no muestra indicación alguna de cansancio ni ansiedad: solo deja claro que echaba muchísimo de menos a los suyos y su hogar:

> Todo cuanto me rodea —escribió—, los prados y los bosques dispersos, me recuerda ahora al campo aledaño a Moscú, el campo querido en el que crecí y pasé tantos años felices. Ha pasado mucho tiempo desde la última vez que oí el trajín de las calles de la capital, el traqueteo de los tranvías y los coches que van siempre con prisa de un lado a otro. La vida castrense se ha tragado por completo todo eso. Ni siquiera

me resulta fácil buscar un momento para escribirte y decirte que estoy viva y estoy bien, y que lo que más quiero en este mundo sois mi patria y tú, querida madre.

No veo la hora de echar a esas sabandijas alemanas de nuestra tierra. ¡Que se vayan cuanto antes! Así tú y yo podremos volver a tener la vida feliz y pacífica de la que disfrutábamos antes; así podré volver a casa y contarte todo lo que he hecho desde el día en que nos separamos. Querida mamá, esta carta la ha escrito nuestro ayudante mientras yo estaba de servicio. Hasta pronto. Te quiere y te envía besos Lilia. 28-VII-43.[512]

Anna, su madre, no se cansaba de preguntar a Valia Krasnoshiókova cada vez que esta iba a visitarla tras la guerra: «Valia, ¿estaba enferma Lilia? ¿Qué aspecto tenía? ¿No estaba exhausta?».[513] Ella, sin embargo, no podía responder a nada de esto. Quienes han escrito acerca de la piloto aseguran que en las semanas que precedieron a su muerte estaba extenuada y se sentía deprimida; que la muerte de Katia le había afectado tanto que hacía cosas que no eran propias de ella. Toman como fuente un cuento referido por Faina Pleshivtseva; pero, como hemos visto, esta dejó el regimiento a finales del mes de mayo o principios del de junio y no volvió. Ninguno de los mecánicos ni los pilotos que sirvieron con Lilia aquellos días últimos dijo nada de que estuviera cansada o abatida. Seguía combatiendo con la misma determinación de siempre. Menkov, de hecho, asevera que al emprender su último vuelo se mostró de un humor «excelente y alegre».[514]

Los soviéticos recobraron Járkov en agosto de 1943 y se internaron más aún en territorio ucraniano. En aquel momento, los aviones que llevaban estrellas rojas en las alas superaban de manera invariable a los que lucían cruces alemanas. El regimiento de caza se trasladó al aeródromo de Makéievka, y Menkov y Yevdokímov volvieron a salir en busca de Lilia, aunque tampoco entonces dieron con nada.[515] El 25 de agosto murió Aleksandr Yevdokímov por un «lapsus de orientación» mientras cambiaban de nuevo de base aérea. Él y el piloto Bivshev cayeron en territorio soviético por obra de un par de Messerschmitt, y aunque saltó, el paracaídas no llegó a abrirse. Todo el regimiento se sintió abatido por la pérdida de aquel joven apuesto y amable, que sufrió «una muerte de lo más terrible, porque mientras se precipitaba podía ver lo que le aguardaba abajo».[516] Tras la muerte de Aleksandr dejaron de buscar a Litviak y apuntaron su nombre para siempre en la lista del 73.er regimiento de guardias de caza. El *Komsomólskaia Pravda*, cuyas páginas le habían brindado una acogida inmejorable cuatro meses antes, escribió acerca de su muerte. Todos esperaban que se le otorgara el título de Héroe de la Unión Soviética con carácter póstumo, pero las cosas tomaron un derrotero distinto.

Todo cambió un mes y medio más tarde aproximadamente, cuando un piloto perteneciente a un regimiento de caza vecino regresó a las líneas soviéticas después de que lo hiciera prisionero el enemigo y aseguró inesperadamente que había visto a Litviak confinada. Valia Krasnoshiókova se enfrentó entonces a un verdadero infierno. Si las muertes de Lilia y Katia le habían dejado un vacío descomunal, en

septiembre hubo de presentarse ante el Departamento Especial, quien, por algún motivo, se había interesado de pronto por Lilia.[517] ¿Qué clase de miembro del Komsomol había sido? ¿De qué hablaba? ¿Podía haberse pasado al lado alemán? Valia respondió indignada ni más ni menos que cuanto pensaba: Lilia había sido una integrante devota del Komsomol; solamente podían haberla hecho presa si se encontraba herida de gravedad; era imposible que hubiera desertado al lado enemigo: el mero hecho de insinuarlo resultaba ridículo. Nikolái Menkov también hubo de comparecer, aunque solo una vez. A los demás mecánicos y pilotos también los llamaron uno a uno. Al principio nadie lograba entender qué ocurría.

Los rumores se propagaron y se multiplicaron, pues caían en suelo muy fértil: una piloto de caza joven y hermosa que se había esfumado sin dejar rastro. En vida de Lilia no habían faltado rumores, y todo apuntaba a que ni siquiera tras su desaparición iban a dejarla en paz. Se afirmó que las gentes del lugar habían visto un avión aterrizar a salvo en una carretera del otro lado del frente. Hasta se daba el nombre del pueblo. Del aparato había descendido una muchacha bajita de nariz recta y cabello rubio para subir acto seguido a un automóvil germano. Otros juraban haber oído a alguien decir que los alemanes la habían enterrado en Kramatorsk con honores militares. Hasta se había celebrado un desfile en la ciudad con una banda, pues «los fascistas querían mantener alta la moral en decadencia de sus tropas» mediante el ejemplo que ofrecía una «heroína rusa». Hasta hubo murmuraciones que afirmaban que alguien había visto un panfleto alemán con su fotografía que aseveraba que la aviadora Lilia Litviak se encontraba feliz entre los de Alemania.

Poco a poco, sin embargo, se fue sabiendo que todas aquellas memeces rocambolescas se basaban solo en el testimonio de un piloto que había logrado escapar tras haber sido atrapado por el enemigo. Aunque oficialmente, claro está, nadie podía decir nada en voz alta, todos susurraban su nombre: Vladímir Lavrinenkov.[518] Aquello resultaba muy difícil de creer: ¿Lavrinenkov, célebre por su valor y su integridad? Nadie lo habría creído nunca capaz de calumniar a una camarada.

Se trataba de un piloto de caza célebre que había derribado 26 aviones alemanes, héroe de la Unión Soviética y favorito de Timoféi Jriukin, comandante del 8.º ejército aéreo que, a finales del mes de agosto, le había ordenado personalmente que acabara con un avión espía que había estado llevando a cabo labores de reconocimiento desde el cielo.[519] Henchido de orgullo y entusiasmo, Lavrinenkov despegó para cumplir con tal cometido mientras lo observaba desde tierra el alto mando. El «marco», sin embargo, maniobraba con tal destreza que le resultó difícil acabar con él. Recordando cuanto había aprendido, lo persiguió haciendo fuego con sus armas. No pudo precisar con exactitud lo que ocurrió a continuación, si alcanzó al otro y perdió el control o si calculó mal su propia velocidad. Sea como fuere, lo cierto es que chocó con él y dañó no solo el «marco», sino su propio Airacobra. El alemán cayó a tierra, pero el soviético perdió un ala. Aunque sus biógrafos aseveraron más tarde que había

embestido adrede al otro, las memorias del piloto describen lo ocurrido con más sinceridad. Tras saltar en paracaídas, se encontró impotente y a la deriva tras las líneas del enemigo.[520]

No hizo nada por ocultar su identidad en manos de los alemanes, quienes lo trataron bien: a diferencia de otros, ni pasó hambre, ni recibió golpes. Tras los interrogatorios iniciales decidieron enviarlo a Alemania, pues a todas luces lo consideraban una fuente de información muy valiosa. Durante el traslado en tren consiguió fugarse con otros compañeros de cautiverio con quienes pasó no pocos días caminando en dirección al frente. Con todo, no llegaron a alcanzarlo: toparon con una unidad de partisanos que, después de interrogarlos a su vez, los invitaron a unirse a sus filas. Su destacamento no tardó en ser alcanzado por el avance del Ejército Rojo, y Lavrinenkov, ataviado con un gabán tomado de un alemán muerto, regresó al 8.º ejército aéreo. Los demás, al ver el regocijo que produjo a Jriukin su regreso, no dudaron en recibirlo con los brazos abiertos como a un héroe. Se le devolvieron las condecoraciones sin más y se le concedió un ascenso, y no tardó en verse integrado de nuevo en su regimiento.

Lavrinenkov asegura en sus memorias haber sido muy afortunado, pues podía haber ocurrido que aun después de su heroica participación en las operaciones de la guerrilla no lo hubieran creído y lo hubiesen enviado a un campo de concentración para interrogarlo o «desenmascararlo» en calidad de espía. Mijaíl Deviatáiev, piloto de caza que gozaba también de una gran celebridad, tuvo menos suerte: su patria recompensó su hazaña de escapar del cautiverio en un avión alemán y salvar al mismo tiempo a cierto número de prisioneros soviéticos con diez años de reclusión en un recinto penitenciario después de que sus inquisidores decidieran que era difícil que un piloto de caza supiera manejar un bombardero y que, por lo tanto, debía de haber vuelto del lado enemigo convertido en espía.

Según la autobiografía de Lavrinenkov, el Departamento Especial no le permitió volar durante un mes y medio mientras lo sometía a investigación. Se pusieron en contacto con el destacamento de partisanos con el que había combatido, y él tuvo que redactar un testimonio de numerosas páginas para exponer dónde había estado y qué había hecho en cada momento. Cabe preguntarse si se conserva aún esta prueba y si se hará pública algún día. ¿Qué preguntó el Departamento Especial a Lavrinenkov y qué información ofreció él por iniciativa propia? Ni en sus memorias ni en las referencias a su persona que se recogen en las de otros se menciona que pudiera haber incriminado a Lilia Litviak.

¿Puede ser que un soldado de valentía incuestionable como él difamase a una camarada a la que tanta admiración profesaba? ¿Pudo ser que lo hiciera coaccionado por sus interrogadores? Resulta difícil de creer, aunque lo cierto es que para él volar era vivir. Sabía que los pilotos que volvían de haber sufrido cautiverio no podían volver a ponerse a los mandos de un avión, y al cabo, Litviak había muerto: nada de lo que hiciera podía perjudicarla físicamente, aunque sí menoscabar su reputación.

«Todo este asunto tiene algo de sospechoso», comentaría muchos años más tarde Borís Yeriomin, comandante de la 31.ª escuadrilla de caza, aunque sin llegar a decir que la historia que expuso un aviador en apuros tras regresar del frente enemigo no fuera cierta.[521] En sus días últimos, el mismo Lavrinenkov repudió lo que había dicho.[522]

Aunque han pasado ya muchos años desde entonces, y nadie de cuantos tuvieron relación con esta historia vive aún, sabemos casi con total certeza que Lavrinenkov mintió y empañó con ello la reputación de una piloto fallecida. Si Litviak se hubiera avenido a colaborar con los alemanes, o si hubiese estado siquiera con ellos en calidad de prisionera de guerra, no cabe duda de que su propaganda lo habría anunciado a bombo y platillo ante el mundo. Sin embargo, nadie la mencionó, ni apareció su fotografía en ningún panfleto alemán; no habló de ella ninguno de los locutores de radio que transmitían en ruso para los soldados soviéticos, ni hicieron quienes regresaban de los campos de prisioneros un solo comentario relativo a una muchacha parecida a la que sin duda recordaban de los periódicos. Es casi seguro que Lilia murió y que, como otros ochocientos mil soldados del Ejército Rojo, yace insepulta en la tierra del frente del Mius.

El mito de su cautiverio quedó confirmado, y desenmascarado a continuación, también bajo presión, por Andréi Goliuk, piloto del 85.º regimiento liberado tras las hostilidades de un campo alemán de prisioneros de guerra.[523] También él aseguró haberla visto entre los presos, lo que al parecer la desacreditó de forma concluyente. Más tarde, aquel aviador no ocultó que lo habían obligado a mentir. Durante una reunión de veteranos, Valia Krasnoshiókova dio con la ocasión de hablar con él en privado y le preguntó por qué lo había hecho, y él, sin tratar siquiera de justificarse, contestó que lo habían forzado a difamar a Lilia. Le habían dejado claro que, de no hacerlo, tendría que hacer frente a consecuencias muy desagradables, en caso, por ejemplo, de que se pusiera en duda su propia conducta en territorio alemán. Valia, indignada, se apartó de él mientras mutaba con desdén su apellido al espetarle entre dientes: ¡*Govniuk*! («gilipollas»).

Conque Goliuk se vio obligado a mancillar el nombre de Lilia Litviak y confirmar así el falso testimonio ofrecido antes por alguien, probablemente Lavrinenkov. Sin embargo, si este también había actuado por coacción, ¿qué estaba ocurriendo? ¿Existía de veras un panfleto con la imagen de la piloto? ¿Había aseverado algún informante que Lilia tenía intención de desertar? ¿Sabía el Departamento Especial que su padre había sido víctima de las purgas? ¿Por qué no acabó Sídnev con esta campaña de difamación emprendida contra ella? ¿Por qué no lo hizo Jriukin, que también había seguido con admiración su trayectoria? Si decidieron no actuar, ¿pudo ser porque no tenían claro que hubiese muerto?

Lo cierto es que, cuando los rumores aquí expuestos llegaron al 586.º regimiento femenino de caza, fueron muchas quienes los creyeron a pie juntillas. A Valia Krasnoshiókova no le resultó sorprendente: había quien envidiaba el aspecto, la

popularidad, la pericia aeronáutica y, tras el verano de 1943, la celebridad nacional de Lilia.[524] Susurraban que se le habían atribuido victorias solo por tener ojos bonitos, y mucho después de acabar la guerra seguían sosteniendo por escrito y de palabra cosas similares, denigrando con descaro su memoria. Cuando, muchos años después, una de las pilotos creyó reconocer a Lilia en un programa de la televisión suiza o sueca sobre una aviadora soviética que, tras ser capturada, había llegado a tener una vida próspera en Suiza o Suecia, muchas estuvieron de acuerdo en que, por supuesto, tenía que ser ella.[525]

Faina Pleshivtseva, o Inna Pasportnikova, conforme a su nombre de casada (Inna era una variante de Faina más a la moda), veneraba la memoria de Lilia Litviak y participó durante muchos años en las expediciones que organizaban los escolares de la localidad ucraniana de Krasni Luch y su profesora Valentina Váshenko a fin de dar con los restos de la piloto y de su avión. De este modo hallaron a otros muchos aviadores, incluido el comandante Gólishev, pero fueron incapaces de encontrarla a ella. Supieron que unos niños habían topado en la década de 1970 con el cadáver de una piloto desconocida mientras trataban de hacer salir de su escondrijo a una culebra de collar. Ocurrió cerca del pueblo de Marínovka, aunque lo que quedaba del aeroplano hacía tiempo que se había dado como chatarra. La expedición escolar descubrió que, tras registrarse el hallazgo, se habían enterrado los restos en una fosa común. Al decir de Valentina Váshenko, la lista de artículos inventariados incluía fragmentos de ropa interior —concretamente, de un sujetador confeccionado con seda de paracaídas— y de un casco de vuelo con cabellos teñidos.[526] Por desgracia, dicha relación de objetos se ha perdido, y nadie sabe siquiera dónde buscarla.[527]

La poesía, y en particular la lírica, era un bien que necesitaban con desesperación las muchachas de los regimientos de Marina Raskova. Todas soñaban con el amor; sus corazones ansiaban ternura, y sus sentimientos eran más intensos aún por el riesgo al que sometían su existencia. Aunque los varones que combatieron en la guerra tuvieron las mismas experiencias que ellas, la nostalgia de las pilotos era aún más aguda. El poema que Konstantín Símonov tituló «Espérame», publicado en el *Pravda* el 14 de enero de 1942 y copiado en cuadernos cientos de miles de veces —quizá hasta millones— era la voz de su generación, el canto de quienes añoraban su hogar desde el frente y de los que aguardaban su regreso; la plegaria de quienes podían morir y de los que esperaban.

Su composición data de los primeros meses de la guerra, cuando Símonov, en calidad de periodista de un diario del frente, contempló el horror y el caos de la retirada, dio el último adiós a amigos a los que había conocido no hacía mucho y escapó por poco a la muerte. «Si no lo hubiera escrito yo, lo habría hecho otro», afirmó en cierta ocasión de aquel himno del frente, tras lo cual añadió: «No tiene ningún trasfondo grandioso: marché a la guerra dejando atrás a la mujer que amaba, y

decidí escribirle una carta en verso». El escritor Lev Kasil, en cuya dacha se alojaba a la sazón, le dijo que, siendo un poema de calidad, aquel no era el mejor momento para publicarlo. El director del *Estrella Roja*, periódico castrense para el que trabajaba, tuvo una reacción similar: «No tiene cabida en un diario militar. No tiene sentido inquietar a nuestros soldados».[528]

Aquellos versos, sin embargo, buscaron su propio destino. Allí donde estuviera su autor, los soldados, al final de una jornada llena de tensiones, le pedían que les leyese poesías. Después de declamar «Espérame» en el frente Norte, volvería a leerla muchas más veces. En diciembre de 1941 la recitó en la radio y el 14 de enero se publicó en el *Pravda*. Movió a una nación entera y convirtió a su autor en toda una celebridad aun para quienes no tenían gran interés en la literatura. El pueblo dio en creer que, si esperaban con la fe necesaria, no ocurriría nada malo a sus seres queridos.

Desde entonces hasta el final de la guerra, durante los viajes que hacía al frente a fin de obtener el material necesario para sus artículos, Símonov, olvidando el frío y los peligros con la ayuda de una ración de vodka o de algún licor diluido en compañía de oficiales, se mostraba gustoso de leerles una selección de sus poemas que, por supuesto, incluía de manera invariable «Espérame»:

> Espérame, que volveré;
> tú solo espérame.
> Espérame cuando las lluvias del otoño
> hagan que te sientas triste.
> Espera cuando la nieve azote el suelo,
> y al calor del verano.
> Espera por aquellos a quien nadie espera
> por haberlos traicionado ayer.[529]

Corrían rumores de que la actriz Valentina Serova, a quien iba dirigido, no lo esperó demasiado y prefirió, en cambio, embarcarse en un romance con el deslumbrante mariscal Rokosovski, pero ¿qué importa eso en el fondo? Seguía siendo la musa del autor del poema ruso más relevante de la Segunda Guerra Mundial.

Muchos años después del final de las hostilidades, Símonov seguía recibiendo cartas de aquellos a quienes sí habían esperado, y también de otros para los que la espera había sido en vano. Algunas mujeres cuyos maridos o hijos no habían regresado jamás del frente le escribieron para decirle que sus versos habían hecho que se sintieran culpables durante toda su vida por pensar que quizá no habían esperado con la suficiente intensidad.

La madre de Lilia Litviak, que jamás obtuvo el certificado de defunción de su hija ni, en consecuencia, la pensión que se concedía de manera automática a todo aquel que veía morir en el frente al sostén de la familia, vivió en la indigencia tras la guerra. Para ella, sin embargo, las palabras «ha desaparecido sin dejar rastro» de la

comunicación oficial que recibió del 73.er regimiento de guardias de caza eran mil veces preferibles a las de «ha conocido la muerte del héroe», por dejar lugar a la esperanza. A su alrededor, aunque de forma excepcional, ocurrían milagros. Había personas que volvían a casa sanas y salvas después de recibir su familia notificación de su muerte en combate. Cada vez que veía a Valia y a Faina se hacía la misma pregunta sin respuesta: «Si está viva, ¿por qué no nos ha enviado noticias?». A continuación sacudía la cabeza y concluía que era imposible que Lilia siguiese entre los vivos. Sin embargo, hasta el final mismo de su vida abrigó cierta esperanza. Otros de su entorno aguardaban también el regreso de los seres queridos que un día marcharon al frente; miles, cientos de miles, millones.

Konstantín Símonov siguió leyendo «Espérame» en las veladas literarias veinte años después de terminar el conflicto, y un buen día decidió que había llegado el momento de dejarlo: «Todo aquel que iba a regresar lo había hecho ya: no quedaba nadie a quien esperar».[530]

BIBLIOGRAFÍA

AA. VV., *Katiusha. K90-letiu so dnia rozhdenia Yekaterini Budánovoi* («Katiusha: en el 9o.º aniversario del nacimiento de Yekaterina Budánova»), Tsentr Razvitia Obrazovania, Viazma, s. a.

—, *V nebe frontovom: Sbomik vospominani soviétskij letchits — uchastnits Velikoi Otechestvennoi voini* («En el cielo de los campos de batalla: colección de memorias de aviadoras soviéticas que participaron en la Gran Guerra Patriótica»), Moscú, 2008.

Abrámov, A. S., *Muzhestvo v nasledstvo* («La herencia del coraje»), Sverdlovsk, 1988.

Adam, Wilhelm, *Trudnoie reshenie* («Difícil decisión»), Moscú, 1967.

Agranovski, V. A., *Bielaia Lilia* («El Lirio Blanco»), Moscú, 1979.

Aleksashin, M., *Posledni boi Vasilia Stalina* («La última batalla de Vasili Stalin»), Moscú, 2007, versión en línea.

Aronova, Raisa, *Nochnie vedmi* («Brujas de la noche»), Soviétskaia Rosía, Moscú, 1980.

Baklán, A. Y., *Nebo, proshitoe trassami* («El cielo acribillado por trazadoras»), Leningrado, 1987.

Beevor, Antony, *Stalingrad*, Londres, 1999. (Hay trad. esp.: *Stalingrado*, Crítica, Barcelona, 2000).

Beria, Sergó, *Moi otets Lavrenti Beria* («Mi padre, Lavrenti Beria»), Moscú, 1994.

Beshánov, Vladímir, *Letaiushchie grobi Stálina* («Los ataúdes volantes de Stalin»), Sobreménnik, Moscú, 2011.

Bock, Fedor von, *Ya stoial u vorot Moskvi* («Yo llegué a las puertas de Moscú»), Moscú, 2009.

Brontman, Lázar, *Voienni dnevnik korrespondenta «Pravdy»* («Diario de guerra de un corresponsal de guerra del *Pravda»)*, Moscú, 2007.

Bíkov, Konstantín, *Kievski kotel* («La bolsa de Kiev»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2008.

—, *Posledni triumj Vermajta. Járkovski kotel* («El último triunfo de la Wehrmacht: el caldero de Járkov»), Moscú, 2009.

Chechneva, Marina, *Lastochki nad frontom* («Gorriones sobre el frente»), Moscú, 1984.

Dokutóvich, Galina, *Sertsa i krili. Dzennik shtúrmana zhanochaga aviatsinaga palka* («El corazón y las alas: diario de navegante de un regimiento femenino de aviación»), Minsk, 1957. (Los fragmentos empleados en el presente volumen han sido traducidos del bielorruso por Veronika Gorbilova y Olga Vashkova).

Dólina, María, *Docheri neba. Dnevnie vedmi na pikirovshchikaj* («Las hijas del cielo: brujas de día a bordo de bombarderos en picado»), Kiev, 2010.

Driáguina, Irina, *Zapiski letchitsi U-2* («Notas de una piloto de U-2»), Moscú, 2007.

Yegórov, Gueorgui, *Raskazi o razvedchikaj* («Historias sobre los soldados de reconocimiento»), Barnaúl, 2007.

Yeriómenko, A., *Stalingrad: Zapiski komanduiushchego frontom* («Stalingrado: notas de un comandante del frente»), Moscú, 1961.

Yeriomin, Borís, *Vozdushnie boitsi* («Soldados del aire»), Voienizdat, Moscú, 1987.

Fialkovski, Leonid, *Stalingradski apokalipsis. Tankovaia brigada v adu* («El Apocalipsis de Stalingrado: una brigada acorazada en el infierno»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2011.

Fíbij, Daniil, *Dvuzhdnaia Rossia. Dnevmki i vospominania* («La recia Rusia: diarios y memorias»), Moscú, 2010.

Glichev, Aleksandr, *Korotkie rasskazi o voine* («Relatos breves de guerra»), OOO, Moscú, 2009.

Gólubeva-Teres, Olga, *Boguini frontovogo neba* («Diosa de los cielos del frente»), Sarátov, 2008.

—, *Nochnie reidi sovietskij letchits. Iz letnoi knizhki shtúrmana U-2. 1941-1945* («Incursiones nocturnas de aviadoras soviéticas: diario de una navegante de U-2, 1941-1945»), Moscú, 2009.

—, *Ptitsi v sinei vishine* («Aves en el cielo azul»), Sarátov, 2000.

Granin, Danil, *Leningradski katalog* («Catálogo de Leningrado»), Leningrado, 1986.

Grossman, Vasili, *Za pravoe delo*, Moscú, 1954. (Hay trad. esp.: *Por una causa justa*, Círculo de Lectores, Barcelona, 2011).

—, *Godi voini*, Moscú, 1989. (Hay trad. esp.: *Años de guerra*, Galaxia Gutenberg / Círculo de Lectores, Barcelona, 2009).

Gubin, B., y Kiseliov V., *Vosmaia vozdushnaia* («El 8.º ejército aéreo»), Moscú, 1980.

Isáiev, A. *V Kotli 41-go. Istoria VOV, kotoruiu mi ne znali* («Bolsas de 1941: la historia desconocida de la Gran Guerra Patriótica»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2005.

—, *Kogda vnezapnosti uzhe ne bilo* («Cuando el enemigo no se dejaba ya tomar por sorpresa»), Moscú, 2007.

Ivánov, S. V. (ed.), *Razvitie istrebitelei Yákovleva* («Evolución de los cazas Yákovlev»), Moscú, 1999, versión en línea.

Korniujin, G. F., *Sovietskie istrebiteli v Velikoi Otechestvennoi voine* («Cazas soviéticos durante la Gran Guerra Patriótica»), Smolensk, 2000, versión en línea.

Kúbarev, Vasili N., *Atakuiut gvardeitsi* («Guardias al ataque»), Tallin, 1975.

Lavrinenkov, Vladímir, *Vozvrashchenie v nebo* («En el cielo otra vez»), Voienizdat, Moscú, 1983.

Lebina, N., *Povsednevnaia zhizn soviétskogo goroda* («Vida cotidiana en una ciudad soviética»), Moscú, 1999.

Levin, I. S., *Groznie godi («Años* tempestuosos»), Sarátov, 1984.

Manstein, Erich von, *Uteriannie pobedi*, Astrel, Moscú, 2002. (Hay trad. esp. del orig. alemán: *Victorias frustradas*, Luis de Caralt, Barcelona, 1967).

Márkova, Galina, *Vzlet* («Despega»), Moscú, 1986.

Mikoián, Stepán Anastásovich, *Mi — deti voini* («Nosotros, los hijos de la guerra»), Moscú, 2006.

Nekrásov, Víktor, *V okopaj Stalingrada*, Moscú, 1995. (Hay trad. esp.: Víctor Nekrassov, *En las trincheras de Stalingrado*, Toray, Barcelona, 1965).

Ortenberg, David, *God 1942* («El año de 1942»), Moscú, 1988.

Pánchenko, Yuri, *163 Dnya na ulitsaj Stalingrada* («163 días en las calles de Stalingrado»), Volgogrado, 2006.

Panov, Dmitri P., *Russkie na snegu. Sudba cheloveka na fone istoricheskoi meteli* («Rusos en la nieve: el destino de un hombre contra el telón de fondo de una tormenta histórica»), Spolom, Leópolis, 2003.

Pennington, Reina, *Wings, women and war*, University Press of Kansas, 2001.

Polunina, Yekaterina K. (ed.), *Devchonki, podruzhki, letchitsi* («Muchachas, amigas, pilotos»), Moscú, 1999.

Rakobólskaia, Irina, y Kravtsova, Natalia, *Nas nazivali nochnimi vedmami* («Nos llamaban brujas de la noche»), Moscú, 2003.

Raskova, Marina, *Zapiski shtúrmana* («Notas de una navegante»), Moscú-Leningrado, 1941.

Rudneva, Yevguenia M., *Poka stuchit serdtse. Dnevniki i pisma Geroia Soviétskogo Soiuza, Yevgenii Rudnevoi* («Mientras tenga vivo el corazón: diarios y cartas de Yevguenia Rudneva, heroína de la Unión Soviética»), Moscú, 1995.

Semiónov, A., *Na vzlete* («Al despegar»), Voienizdat, Moscú, 1969, versión en línea.

Seniavskaia, Yelena S., *Psijologuia voini v* XX *veke* («Psicología de guerra en el siglo XX»), Moscú, 1999.

Shushakov, Oleg, *I na vrazhei zemle mi vraga rasgromim* («Aplastaremos al enemigo en su propio terreno»), Moscú, 2010.

—, *I na vrazhei zemle* («En tierra del enemigo»), Moscú, 2010.

Símonov, Konstantín, *Raznie dni voini, 1942-1945* («Distintos días de la guerra, 1942-1945»), Moscú, 2005

Smirnov, Andréi, *Boievaia rabota sovietskoi i nemetskoi aviatsii v Velikoi Otechestvennoi voine*, («Rendimiento bélico de la aviación soviética y la alemana durante la Gran Guerra Patriótica»), Moscú, 2006.

Smislov, Oleg, *Asi protiv asov* («Ases contra ases»), Veche, Moscú, 2007.

Stalin, Yósiv Vissariónovich, *O Velikoi Otechestvennoi voine Soviétskogo Soiuza (1941-1945)* («Sobre la Gran Guerra Patriótica de la Unión Soviética [1941-1945]»), Moscú, 1947.

Timoféieva-Yegórova, Anna, *Nebo. Shturmovik. Devushka* («Cielo; avión de ataque a tierra; una cría»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2007.

Tókarev, Guenadi, *Vesti dnevnik na fronte zapreshchalos* («Los diarios estaban prohibidos en el frente»), Novosibirsk, 2005.

Vasilievski, A. M., *Delo vsei zhizni* («Mi causa»), Moscú, 2002.

Vasíliev, N. I., *Tatsinski reid* («El ataque a Tatsínskaia»), Moscú, 1969.

Vershinin, Konstantín, *Chetvertaia vozdushnaia* («El 4.º ejército»), Moscú, 1975, versión en línea.

Vinográdov, V. K.; V. I. Zhadobin; V. V. Markóvich; N. M. Peremishlennikova, y

Y. V. Sigachov, *Lubianka v dni bitvy za Moskvu* («La Lubianka durante la batalla de Moscú»), Moscú, 2002.

Weltz, Helmut, *Soldati, kotorij predali* («Los soldados traicionados»), Moscú, 2011.

Wieder, Joachim, *Katastrofa na Volge*, Moscú, 1965.

Yákovlev, Aleksandr, *Tsel zhizni* («La misión vital»), Respúblika, Moscú, 2000.

Yákovlev, Nikolái, *Márshal Zhúkov: stranitsi zhizni* («Mariscal Zhúkov: páginas de su vida»), Moscú, 1988, versión en línea.

Zamulin, Valeri, *Zasekrechennaia Kurskaia bitva* («La batalla clasificada de Kursk»), Moscú, 2008.

Zhirojov, M., *Sraihenie za Donbas* («La batalla de Dombás»), Tsentrpoligraf, Moscú, 2011.

Zhúkova, Lidia, *Vibiraiu taran* («Elijo el ariete»), Moscú, 2006.

ARTÍCULOS DE PERIÓDICOS Y PUBLICACIONES ACADÉMICAS.

Altujov, P. V., «Interview», *Rosískaia Gazeta* (9 de mayo de 2012).

Bujarin, Nikolái I., «Zlie zametki» («Notas furibundas»), *Pravda* (12 de enero de 1927).

Ehrenburg, Iliá, «Entendimos que los alemanes no eran humanos», *Pravda* (24 de julio de 1942).

Gorinov, M. M., «Zoia Kosmodemianskaia (1922-1941)», *Otechestvennaia Istoria*, 2003, I.

Grigorián, Vladímir, «Dva neba konstruktora Polikárpova» («Los dos cielos del diseñador Polikárpov»), *Vera: Jristianskaia Gazeta Rossi*, http://www.rusvera.mrezha.ru/645/5.htm (19 de febrero de 2014).

«Heroes of Stalingrad», *Stalinski Sokol* (7 de noviembre de 1942).

Karkov, V., «Oborvanni polet» («El vuelo interrumpido»), *Serovski Rabochi* 14 (mayo de 2004).

Jlistalov, Eduard, «Muerte en el cementerio Vagankovo», *Literatúrnaia Rossia*, 50 (14 de diciembre de 2001).

Kochukov, Aleksandr, «Beria, vstat! Vi arestovani!» («¡En pie, Beria! ¡Estás detenido!»), *Krasnaia Zvezda* (28 de junio de 2003).

Kozlov, A. V., «1943 — sami schastlivi Novi god, Materiali konferentsi “Márshal Vasilievski i ego vklad v pobedu”» («El de 1943 fue el Año Nuevo más feliz: materiales de la conferencia “El mariscal Vasilievski y su contribución a la victoria”»), s. d.

Krauze, Irina, «Dievnik» («Diario»), *Izvestia* (16 de octubre de 2009).

Monétchikov, Serguéi, «Ataque a la Línea Azul», *Voiénnoie Obozrenie* (7 de diciembre de 2013).

Nagorni, S., «Guerói Stalingrada» («Héroe de Stalingrado»), *Stalinski Sokol* (7 de noviembre de 1942).

Ovchinnikova, Liudmila, «Stalingrad, devushki, samoleti» («Stalingrado, chicas y aviones»), *Stoletie. Informatsionno-Analiticheskoe Izdanie Fonda Istoricheskoi Perspektivi* (16 de octubre de 2012).

Pravda (25 de enero de 1939 y 7 de noviembre de 1942).

Prókushev, Yu., «Posledni adresat Esenina» («El último corresponsal de Esenin»), *Moskva*, 10.

Repin, Leonid, «El drama mudo», *Komsomólskaia Pravda* (15 de octubre de 2001).

Rostov Ofitsialni, 17 (25 de abril de 2012).

Sevriukova, Vita, «Pro ispodnee: sovietski uniseks» («Sobre ropa interior: lo unisex soviético»), *Nezavisimaia Gazeta* (1 de marzo de 2008).

Shevárov, Dmitri, «O Vladímire Pivovárove» («Sobre Vladímir Pivovárov»), *Druzhba Naródov*, 5 (2010).

Tsena Pobedy. Rossiskie Shkolniki o Voine. Sbornik Rabot Pobeditelei V i VI Vserossiskij Konkursov Istoricheskij Issledovatelskij Rabot Starsheklassnikov «Chelovek v Istori. Rossia-XX Vek» («El precio de la victoria: colección de obras ganadoras en los certámenes panrusos 5.º y 6.º de artículos de investigación histórica para alumnos de estudios superiores “Una persona en la historia: Rusia, siglo XX”»), Moscú.

Yúrina, Natalia, «Stalingrad, letom i oseniu 1942-go» («Stalingrad in the Summer and Autumn of 1942»), en *Pomni voinu: vospominania frontovikov Zauralia*, Kurgán, Parus-M., 2001, versión en línea.

PÁGINAS WEB.

Ilchenko, Fiódor, entrevista en http://www.peoples.ru/military/colonel/ilchenko/.

Jvóstikova, Irina, «Maksim Jvóstikov», www.allaces.ru.

Klee, Klaus, «Vermisst! Das kurze Leben des Soldaten Walter Michel» («Desaparecido: la corta vida del soldado Walter Michel»), klee-klaus. business.t-online.de/vermisst. htm.

Shóloj, Natalia, entrevista en www.pomnivoinu.ru (13 de marzo de 2012).

«Tejnicheskoe opisanie samoleta P0-2VS» («Descripción técnica del avión P0-2VS»), www.airwar.ru.

Tsagaraiev, Valeri, «Odin vek Andreia Tsagaraieva» («Vida de Andréi Tsagaraiev»), http://www.anaharsis.ru/kultur/tsagar/tsag_5.htm (consulta: 19 de febrero de 2014).

«Vospominania o Nikolae Baranove, Shajtiorski gorodskoi internet-portal» («Recuerdos sobre Nikolái Baránov en la web de Shajtiorsk»), www. shahtersk.com.

www.airaces.narod.ru: reseña de Sultán Amet-Jan.

www.great-victory.ru: boletines del Informbiuró.

www.iremember.ru: entrevistas con Borís Yeriomin, Artiom Drabkin, Anna Makárovna Skorobogátova (Oleg Korítov) y Nikolái Tsibikov.

«Zashchitnitsam neba» («A las defensoras del cielo»), en *Pamiatniki Dona* (4 de octubre de 2010), www.voopiik-don.ru.

MATERIAL DE ARCHIVO E INÉDITO.

Cartas de la Colección del Museo de Dioramas de la Batalla de Kursk (Bélgorod).

Cartas de L. Litviak de la colección del Muzei Voennoi Slavi pri Gimnazii, n.º 1 (Krasni Luch).

Grídnev, A., memorias inéditas, puestas a disposición de la autora por cortesía de Reina Pennington.

Orden n.º 813 del Comité de Defensa Estatal en caso de estado de sitio: *Rossiski*

Tsentr jranenia i izuchenia dokumentov noveishei istori (*RTJIDNI*), *fond* 644, *opis* I, *delo* 12, II. 167-168.

Tsentralni Arjiv Ministerstva oboroni Rossiskoi Federatsi (TsAMO), *fond* 113IAP, *opis* 383 416, *delo* I.

TsAMO, *fond* 32GvIAP, *op*. 213 332, d. 1.

TsAMO, *fond* 73GvIAP, *op*. 273 351, d. 2.

TsAMO, *fond* 65GvIAP, *op*. 168 041 ,d. 1.

ENTREVISTAS DE LA AUTORA.

Gólubeva-Teres, Olga (septiembre de 2011, Sarátov).

Kalachiova, Inna (entrevista telefónica, invierno de 2009).

Kozmina, María (Krasni Luch, 2011).

Krasnoshchókova, Valentina (Kaluga, 2010-2012).

Liudmila Agaféieva (Moscú, julio de 2012).

Lukiná, Yelena (septiembre de 2011, Sarátov).

Menkov, Nikolái (Cherepovets, 2009-2011).

Mikoián, Stepán Anastásovich (Moscú, 2009 y 2011).

Paskó, Yevdokía (Moscú, 2010).

Pasportnikova, Olga (Zhukovski, 2009).

Petrochénkova-Neminushaia, Valentina (Chkálovskaia, 2009).

Rakobólskaia, Irina Viacheslávovna (Moscú, 2011).

Shebalina, Nina (entrevista telefónica, 2009).

Skorobogátova, Anna (San Petersburgo, junio de 2011).

Térejova, Yekaterina (Krasnodar, 2011).

Váshenko, Valentina (Krasni Luch, enero de 2012).

AGRADECIMIENTOS

Como ocurre quizá con cualquier proyecto nuevo, al principio no tenía la menor idea de por dónde debía comenzar. Por supuesto, tenía alguna indicación de lo que podía interesar al público lector, gracias a los trabajos de investigación que había llevado a cabo con historiadores occidentales como, por encima de todo, Antony Beevor y Max Hastings, las dos personas que me enseñaron lo importante que puede ser la historia, y a las que estoy enormemente agradecida por ello. En este caso, sin embargo, estaba sola. Cuando descubrí que la mayoría de las aviadoras había fallecido ya, no pude menos de sentir cierto desaliento. Sin embargo, como asevera cierto dicho ruso, en el mundo siempre hay buena gente. Mi amigo Anatoli Chernobáiev, gran historiador y director del *Istoríchеski Arjiv*, me animó a buscar material en el Archivo Central del Ministerio de Defensa de la Federación Rusa (TsAMO) y se comprometió a publicar un artículo mío sobre aquellas jóvenes con independencia de lo que pudiese ocurrir con el proyecto del libro.

El club ruso de mujeres piloto Aviatrissa, hizo cuanto pudo por ayudarme, tanto con contactos como con referencias bibliográficas. Estas mujeres me inspiran una gran admiración por el cuidado y la atención que prestan a las compañeras de edad avanzada con problemas de salud. Una de las integrantes de dicha sociedad, Lidia Záitseva, célebre piloto soviética poseedora de no pocos récords, se dispuso a ayudarme desde el mismo instante en que nos conocimos. Compartió conmigo sus contactos, me recomendó lecturas y hasta me llevó a Kaluga para que conociese a la armera Valentina Krasnoshiókova. Jamás podré estarle suficientemente agradecida.

También fueron las integrantes del club Aviatrissa las que me presentaron a Anatoli Kanevski, periodista, piloto y gran entusiasta de la aviación, quien me apoyó muchísimo y me dio consejo, referencias e información.

Nunca podré pagar la amabilidad que han desplegado conmigo los distintos historiadores que me han ayudado. Escribí a la estudiosa estadounidense Reina Pennington después de leer su *Wings, women and war*. Ella se mostró encantadora y compartió conmigo con liberalidad todo el material y la información que le fue posible. Así, por ejemplo, puso a mi disposición un documento único: las memorias inéditas del comandante Aleksandr Grídnev, al frente del regimiento femenino de caza desde 1942.

El académico Mijaíl Rudenko me informó acerca del diario de la administradora del Komsomol Nina Ivákina, que al haber sido publicado a modo de apéndice de otro libro no aparecía recogido en ningún catálogo.

Escribí a Artiom Drabkin, quien ha recogido la mejor colección de toda Rusia de entrevistas con veteranos de guerra. Pese a su condición de hombre atareado y autor de grandes éxitos de ventas, me respondió de inmediato y se ha mostrado en todo momento generoso y solícito en extremo.

También me han sido de gran ayuda y han causado en mí una honda impresión dos maestras de escuela muy amantes de su profesión: Emilia Gaidukova y Valentina Váshenko. Las dos se hallaban al cargo de sendos museos escolares y dedicaban su tiempo libre a organizar a sus alumnos y llevar a cabo investigaciones destinadas a honrar la memoria de los soldados que murieron luchando por la región de la Unión Soviética en la que ejercía cada una de ellas: Viazma y Dombás respectivamente. Cada una de ellas tenía por centro de su labor a una persona en particular: Emilia Gaidukova, a Katia Budánova, y Valentina Váshenko, a Lilia Litviak. Con ambas aprendí muchísimo de mis heroínas.

Agradezco de corazón la ayuda brindada por todas las personas que he mencionado, y también por mi agente, Andrew Nurnberg, quien recibió con gran entusiasmo la idea de un libro así y me animó cada vez que necesitaba aliento.

Con todo, la persona a la que mayor reconocimiento quiero expresar es mi esposo, Martin, piloto de gran experiencia y no menos entusiasmo que me puso al corriente de los detalles técnicos, me corrigió cuanto escribía y hasta me hizo volar en un Yak. Por si fuera poco, me dio el ánimo necesario para redactar esta historia cuando tanto el momento como el lugar en que vivíamos parecían los menos oportunos para ello.

NÓMINA DE PROTAGONISTAS

Amet-Jan, Sultán, piloto del 9.º regimiento de guardias de caza.

Baránov, Nikolái (Batia), comandante del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Beliáieva, Raisa, piloto de los regimientos de caza 586.º, 437.º, 9.º de guardias y 296.º (73.º de guardias).

Bershánskaia, Yevdokía, comandante del 588.º regimiento de bombardeo nocturno (46.º de guardias).

Blinova, Klavdia (Klava), piloto de los regimientos de caza 586.º, 434.º y 65.º de guardias.

Borisenko, cabo segundo del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Budánova, Katia, piloto de los regimientos de caza 586.º, 437.º, 9.º de guardias y 296.º (73.º de guardias).

Démchenko, Ania, piloto del 586.º regimiento de caza.

Dokutóvich, Galia, navegante del 588.º regimiento de bombardeo nocturno (46.º de guardias).

Dólina, Masha, piloto 587.º regimiento de bombarderos pesados (125.º de guardias).

Dranishev, Yevgueni, piloto de los regimientos de caza 437.º y 9.º de guardias.

Driáguina, Irina, piloto del 588.º regimiento de bombardeo nocturno (46.º de guardias).

Dzhunkóvskaia, Galia, navegante del 587.º regimiento de bombarderos pesados (125.º de guardias).

Gelman, Polina, piloto del 588.º regimiento de bombarderos pesados (46.º de guardias).

Gólishev, Iván, comandante del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias) tras la muerte de Baránov.

Gólubeva, Olga, navegante del 588.º regimiento de bombarderos pesados (46.º de guardias).

Grídnev, Aleksandr, comandante del 586.º regimiento de caza en sustitución de Kazárinova.

Gúbina, Liuba, piloto del 587.º regimiento de bombarderos pesados (125.º de guardias).

Ivákina, Nina, inspectora del Komsomol en el 122.º grupo aéreo.

Jomiakova, Lera, piloto del 586.º regimiento de caza.

Jriukin, Timoféi, comandante del 8.º ejército aéreo.

Jvóstikov, Maksim, comandante del 437.º regimiento de caza.

Kazárinova, Militsa, jefa de estado mayor del 587.º regimiento de bombarderos pesados (125.º de guardias).

Kazárinova, Tamara, primera comandante del 586.º regimiento de caza.

Kleshiov, Iván, comandante del 434.º regimiento de caza.

Krainov, comandante, asesor político del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Krasnoshiókova, Valia, armera de los regimientos de caza 586.º, 296.º (73.º de guardias).

Kuznetsova, Masha, piloto del 586.º regimiento de caza.

Lavrinenkov, Vladímir, piloto de los regimientos de guardias de caza 4.º y 9.º

Lébedeva, Tonia, piloto del 65.º regimiento de guardias de caza.

Litviak, Lilia, piloto de los regimientos de caza 586.º, 437.º y 296.º (73.º de guardias).

Meklin, Natasha, navegante y, más tarde, piloto del 588.º regimiento de bombarderos pesados (46.º de guardias).

Menkov, Kolya, mecánica del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Necháieva, Klavdia (Klava), piloto de los regimientos de caza 586.º, 434.º

Ozérkova, Sonia, mecánica jefe del 588.º regimiento de bombarderos pesados (46.º de guardias).

Panov, Dmitri, comisario del 85.º regimiento de caza.

Pleshivtseva, Faina, mecánica del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Prójorova, Yevguenia (Zhenia), piloto del 586.º regimiento de caza.

Prokófiev, Georgui, asesor político del 65.º regimiento de guardias de caza.

Rachkévich, Yevdokía, comisaria jefa del 122.º grupo aéreo.

Rakobólskaia, Irina, jefa de estado mayor del 588.º regimiento de bombardeo nocturno (46.º de guardias).

Rudneva, Zhenia, navegante del 388.º regimiento de bombardeo nocturno (46.º de guardias).

Salomatin, Alekséi, piloto del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Shebalina, Nina, mecánica del 586.º regimiento de caza.

Shestakov, Lev, comandante del 9.º regimiento de guardias de caza.

Sídnev, Borís, comandante de la 268.ª división de aviación de caza (6.ª de guardias).

Skorobogátova, Ania, operadora de radio del 8.º ejército aéreo.

Stalin, Vasili, presidente de la Inspección de las Fuerzas Aéreas Soviéticas.

Svistunenko, Dmitri, piloto del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Timoféieva, Yevguenia (Zhenia), piloto del 587.º regimiento de bombarderos pesados (125.º de guardias).

Yegórova, Anna, piloto del 805.º regimiento de aviones de asalto.

Yeriomin, Borís, piloto del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

Yevdokímov, Aleksandr, piloto del 296.º regimiento de caza (73.º de guardias).

CRÉDITOS DE LAS ILUSTRACIONES

(El número romano indica el pliego, y el arábigo, la página).

akg-images/RIA Nowosti: I, p. I abajo, y II, p. II, arriba y abajo.

akg-images/ullstein bild: II, p. 16, arriba a la izquierda y arriba a la derecha.

akg-images/Universal Images Group / Sovfoto: I, p. 6, arriba y abajo.

Del archivo privado de Artiom Drabkin: I, pp. 5, abajo, 8, arriba; III, pp. 19, abajo a la izquierda, y 20, arriba.

Del archivo privado de Olga Gólubeva-Teres: I, p. 12, arriba a la derecha.

Del archivo privado de Yelena Lukiná: II, p. 9, abajo a la izquierda.

Del archivo privado de Nikolái Menkov: III, p. 23, abajo a la izquierda.

Del archivo privado de Stepán Mikoián: III, p. 18, arriba.

Del archivo privado de Yevdokía Paskó: II, pp. 9, abajo a la derecha, y p. 12, abajo.

Del archivo privado de Anna Skorobogátova: II, p. 9, arriba a la izquierda.

Del archivo privado de Aleksandra Vinográdova: II, p. 12, arriba a la izquierda.

De la colección del Museo de la Gloria Militar de Gómel (Bielorrusia): I, p. 3, arriba a la derecha, y III, p. 19, arriba.

De la colección del Museo de la Gloria Militar del Centro de Educación Secundaria n.º 1 de Krasni Luch (Ucrania): I, pp. 2, 3, arriba a la izquierda y abajo, 4, arriba y abajo, 5, arriba, 7, arriba y abajo, 8, abajo; II, pp. 9, arriba a la derecha, 13, arriba y abajo, 15, abajo; III, pp. 18, abajo a la derecha; 20, abajo a la izquierda y abajo a la derecha, 21, arriba y abajo, 22, arriba, 23, abajo a la derecha, y 24, abajo.

De la colección del Archivo Estatal Ruso de Documentos Cinematográficos y Fotográficos: II, pp. 10, 14, arriba y abajo, 15, arriba, 6, abajo; III, pp. 17, 18, abajo a la izquierda, 19, abajo a la derecha, y 24, arriba.

De la colección del museo del Centro de Educación Secundaria de Tumánovo (provincia de Smolensk, Rusia): III, p. 22, abajo.

LUBA VINOGRADOVA (Moscú, 29-1-1973). Escritora rusa. Tras graduarse en la Academia Agrícola de Moscú y defender un doctorado en microbiología, obtuvo un segundo grado en lenguas extranjeras, eligiendo Inglés y Alemán.

En 1995 le presentaron a Antony Beevor, al principio como traductora y luego como investigadora colaboró con él en la documentación sobre la batalla de Stalingrado. Desde entonces ha trabajado en muchos otros proyectos de investigación junto con Antony Beevor y otros escritores ingleses, y también en sus propios proyectos.

Es coautora (junto con Anthony Beevor) de *Writer at War: Vasily Grossman with the Red Army* (*Un escritor en guerra: Vasili Grossman en el Ejército Rojo*), donde cuenta cómo los estadounidenses víctimas de la Gran Depresión fueron a Rusia para encontrar puestos de trabajo y apoyar a sus familias en los años 20 y 30.

«Las autoridades soviéticas utilizaron todo tipo de trucos para que tomaran la ciudadanía. Se les dijo que tenían que entregar sus pasaportes estadounidenses temporalmente y nunca los volvieron a ver. Y luego perdieron cualquier derecho o fundamento jurídico para ser protegidos que tuvieran como ciudadanos estadounidenses. Fue una gran tragedia».

Notas

[1] Vinográdov, V. K.; V. I. Zhadobin; V. V. Markóvich; N. M. Peremishlennikova, y Y. V. Sigachov, *Lubianka v dni bitvy za Moskvu* («La Lubianka durante la batalla de Moscú»), Moscú, 2002, p. 10. <<

[2] Raskova, Marina, *Zapiski shtúrmana*, Moscú-Leningrado, 1941, pp. 145-160. <<

[3] *Ibid*., pp. 161-162. <<

[4] *Ibid*., pp. 168-169. <<

[5] Shushakov, Oleg, *I na vrazhei zemle mi vraga rasgromim* («Aplastaremos al enemigo en su propio terreno»), Veche, Moscú, 2010, p. 2. <<

[6] Tókarev, Guenadi, *Vesti dnevnik na fronte zapteshchalos* («Los diarios estaban prohibidos en el frente»), Novosibirsk, 2005. <<

[7] Raskova, *op. cit.*, pp. 70-71. <<

[8] Karkov, V., «Oborvanni polet», *Serovski Rabochi* (14 mayo 2004), p. 2. <<

[9] *Ibid*. <<

[10] Dólina, María, *Docheri neba. Dnevnye vedmi na pikirovshchikaj*, Kiev, 2010, p. 32. <<

[11] Símonov, Konstantín, *Raznie dni voini, 1942-1945*, Moscú, 2005, pp. 225-226. <<

[12] Los clubes de vuelo habían aparecido en la URSS a principios de la década de 1930 y alcanzaron de inmediato una popularidad grandísima. Aunque adiestraban a pilotos aficionados, servían también de trampolín a quienes deseaban entrar en una escuela de aviación civil o militar y recibir instrucción profesional. <<

[13] Dólina, *op. cit.*, p. 19. <<

[14] *Ibid*., p. 41. <<

[15] Proyecto de inmensa popularidad fundado en 1927 al objeto de presentar por fascículos libros clásicos y contemporáneos (de ficción por lo común) para difundirlos entre un público amplio. <<

[16] Valentina Nikoláievna Krasnoshiókova, entrevistas con la autora (Kaluga, 2009-2012). <<

[17] Entre quienes se resguardaban en las estaciones corrían rumores de que había ramales secretos que llevaban a refugios de lujo especiales, atiborrados de víveres y reservados a los integrantes del Gobierno: historias muy poco probables que, a la postre, resultaron ser ciertas. Véase Leonid Repin, «Molchalivaia drama v zloveshchei tishine Moskvi v 1942 godu», *Komsomolskaia Pravda*, 15 (octubre 2011), www.mosmetro.ru. <<

[18] Rakobólskaia, I., y N. Kravtsova, *Nas nazivali nochnimi vedmami*, Moscú, 2005, p. 12. <<

[19] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[20] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 159. <<

[21] Krauze, Irina, «Dnevnik Irini Krauze iz arjiva obshchestva Memorial»», *Izvestía* (16 octubre 2009). <<

[22] *Ibid*. <<

[23] Brontman, L. K., *Vonni dnevnik korrespondenta «Pravdi»*, Moscú, 2007, p. 140. <<

[24] Repin, *art. cit*. En octubre de 1941, los habitantes de la capital corrieron a quemar sus carnés del partido. Id., «Kak chuñe sdali Moskvu», *Komsomolskaia Pravda* (13 octubre 2011). <<

[25] *Lubianka v dni bitvy za Moskvu*, ed. cit., pp. 31-32. <<

[26] *Ibid*., pp. 42-44. <<

[27] *Ibid*. <<

[28] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[29] Rudneva, Yevguenia M., *Poka stuchit serdtse. Dnevniki i pisma Geroia Sovetskogo Soiuza, Yevgenii Rudnevoi* («Mientras tenga vivo el corazón: diarios y cartas de Yevguenia Rudneva, heroína de la Unión Soviética»»), Moscú, 1995, pp. 157, II. <<

[30] Petrochénkova-Neminushaia, Valentina, entrevista con la autora (Chkálovskaia, 2009). <<

[31] AA. VV., *V nebe frontovom: Sbomik vospominani sovetskij letchits — uchastnits Velikoi Otechestvennoi voini* («En el cielo de los campos de batalla: colección de memorias de aviadoras soviéticas que participaron en la Gran Guerra Patriótica»»), Moscú, 2008, p. 18. <<

[32] Valia Abánkina, en Polunina, Yekaterina K. (ed.), *Devchonki, podruzhki, letchitsi* («Muchachas, amigas, pilotos»), Moscú, 1999, p. 93. <<

[33] Sasha Makunina, *Ibid*. <<

[34] Noticiario referente a la exhibición aérea de Túshino recogido en YouTube (no disponible en el presente). <<

[35] AA. VV., *op. cit.*, p. 15. <<

[36] *Ibid*. <<

[37] Timoféieva-Yegórova, Anna, Nebo. *Shturmovik. Devushka* («Cielo; avión de ataque a tierra; una cría»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2007, p. 99. <<

[38] Orden n.º 813 del Comité de Defensa Estatal en caso de estado de sitio: Rosiski Tsentr jranenia i izuchenia dokumentov noveishei istori (RTJIDNI), fond 644, opis 1, delo 12,11. 167-168. <<

[39] Bock, Fedor von, *Ya stoial u vorot Moskvi* («Yo llegué a las puertas de Moscú»), Moscú, 2009, p. 204. <<

[40] Bíkov, Konstantín, *Kievski kotel* («La bolsa de Kiev»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2008, p. 457. <<

[41] Manstein, Erich von, *Uteriannie pobedi*, Astrel, Moscú, 2002, p. 187. (Hay trad. esp. del orig. alemán: *Victorias frustradas*, Luis de Caralt, Barcelona, 1967). <<

[42] Timoféieva-Yegórova, *op. cit.*, p. 31. <<

[43] Grigorián, Vladímir, «Dva neba konstruktora Polikárpova» («Los dos cielos del diseñador Polikárpov»), Vera: *Jristianskaia Gazeta Rosi*, http://www.rusvera.mrezha.ru/645/ 5.htm (19 febrero 2014). <<

[44] Beshánov, Vladímir, *Letaiushchie grobi Stálina* («Los ataúdes volantes de Stalin»), Moscú, 2011, p. 32. <<

[45] Tsagaraiev, Valeri, «Odin vek Andreia Tsagaraieva» («Vida de Andréi Tsagaraiev»), http://www.anaharsis.ru/kultur/tsagar/tsag_5.htm (consulta: 19 febrero 2014). El chocolate Kola se distribuía entre los pilotos de U-2, sobre todo si tenían que emprender misiones nocturnas, a fin de mantenerlos despiertos. <<

[46] Skorobogátova, Anna Makárovna, entrevista con Oleg Korítov, http://iremember.ru/memoirs/svyazisti/skorobogatova-anna-makarovna/. <<

[47] Shevárov, Dmitri, «O Vladímire Pivovárov» («Sobre Vladímir Pivovárov»), *Druzhba Naródov*, 5 (2010, edición en línea). <<

[48] Skorobogátova, entrevista con Oleg Korítov, http://iremember.ru/memoirs/svyazisti/skorobogatova-anna-makarovna/. <<

[49] AA. VV., *op. cit.*, p. 18. <<

[50] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (septiembre 2011). <<

[51] *Id*., entrevistas con la autora. <<

[52] María Kozmina, entrevista con la autora (Krasni Luch, enero 2011). <<

[53] Nina Ivákina, «Dnevnik komsorga» («Diario de una inspectora del Komsomol»), en Polunina, *op. cit*., suplemento, p. 4. <<

[54] Aleksandra Arjípovna Vinográdova, entrevista con la autora (Yaroslavl, junio 2011). <<

[55] Rakobólskaia, Irina, y Kravtsova, Natalia, *Nas nazivali nochnimi vedmami* («Nos llamaban brujas de la noche»), Moscú, 2005, pp. 160-161. <<

[56] Vinográdova, entrevista con la autora. <<

[57] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (septiembre 2011). <<

[58] Ivákina, art. cit., p. 4. <<

[59] *Ibid*., p. 2. <<

[60] Jomiakova, cartas recogidas en AA. VV., *op. cit*., pp. 24-33. <<

[61] Yelena Ivánovna Lukiná, entrevista con la autora (Sarátov, septiembre 2009). <<

[62] Olga Timoféievna Gólubeva-Teres, entrevista con la autora (Sarátov, 2010). <<

[63] Olga Gólubeva-Teres, *Nochnie reidi sovetskij letchits. Iz letnoi knizhki shtúrmana U-2. 1941-1945* («Incursiones nocturnas de aviadoras soviéticas: diario de una navegante de U-2, 1941-1945»), Moscú, 2009, versión en línea. <<

[64] Seniavskaia, E. S., Yelena S., *Psijologuia voini v xx veke* («Psicología de guerra en el siglo xx»), RossPEN, Moscú, 1999, versión en línea. <<

[65] Gólubeva-Teres, Olga, *Boguini frontovogo neba* («Diosas de los cielos del frente»), Sarátov, 2008, p. 46. <<

[66] *Ibid*., p. 73. <<

[67] Ivákina, art. cit. <<

[68] Gólubeva-Teres, Boguini…, ed. cit., p. 77. <<

[69] Rakobólskaia, Irina Viacheslávovna, entrevista con la autora (Moscú, 2011). <<

[70] AA. VV., *op. cit.*, p. 11. <<

[71] *Ibid*. <<

[72] Mikoián, Stepán Anastásovich, entrevista con la autora (14 julio 2009). <<

[73] Yákovlev, Aleksandr, *Tsel zhizni* («La misión vital»), Respúblika, Moscú, 2000. <<

[74] Dólina, *op. cit.*, p. 51. <<

[75] Ivákina, art. cit., p. 7. <<

[76] Krasnoshiókova, entrevistas con la autora. <<

[77] Ivákina, art. cit., p. 2. <<

[78] *Ibid*. <<

[79] Gólubeva-Teres, entrevista con la autora, p. 46. <<

[80] *Ibid*. <<

[81] Ivákina, art. cit., p. 8. <<

[82] Stalin, Yósiv Visariónovich, *O Velikoi Otechestvennoi voine Sovetskogo Soiuia (1941-1945)* («Sobre la Gran Guerra Patriótica de la Unión Soviética [1941-1945]»), Moscú, 1947, versión en línea. <<

[83] AA. VV., *op. cit*., p. 333. <<

[84] Kalachiova, Inna, veterana del 586.º regimiento de caza, entrevista con la autora (Moscú, 2010). <<

[85] «Los soldados soviéticos han llevado a cabo la evacuación de Kerch por orden del Mando Central, quien ha adoptado tal medida por motivos estratégicos, a fin de permitir a nuestras tropas consolidar posiciones en un territorio más susceptible de ser defendido», decía un comunicado del Informbiuró citado en www.great-victory.ru. <<

[86] Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[87] *Ibid*. <<

[88] Isáiev, A. V., Kotli 41-go. *Istoria VOV, kotoruiu mi ne znali* («Bolsas de 1941: la historia desconocida de la Gran Guerra Patriótica»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2005, versión en línea. <<

[89] Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[90] Rudneva, *op. cit.*, p. 94. <<

[91] Dokutóvich, Galina, *Sertsa i krili. Dzennik shtúrmana zhanochaga aviatsinaga palka* («El corazón y las alas: diario de navegante de un regimiento femenino de aviación»), Minsk, 1957. (Los fragmentos empleados en el presente volumen han sido traducidos del bielorruso por Veronika Gorbilva y Olga Vashkova.) <<

[92] Paskó, Yevdokía Borísovna, entrevista con la autora (Moscú, invierno 2010). <<

[93] Ivákina, art. cit., p. 8. <<

[94] *Ibid*., p. 5. <<

[95] *Ibid*., p. 21. <<

[96] No lo supo hasta 2011, con la lectura del diario de Ivákina. <<

[97] Ivákina, art. cit., p. 8. <<

[98] Liudmila Ovchinnikova, «Stalingrad, devushki, samoleti» («Stalingrado, chicas y aviones»), Stoletie. Informatsionno-Analiticheskoe Izdanie Fonda Istoricheskoi Perspektivi (16 octubre 2012). <<

[99] Ivákina, art. cit., p. 9. <<

[100] Gólubeva-Teres, entrevista con la autora. <<

[101] Ivákina, art. cit., p. 10. <<

[102] Yeriomin, Borís Nikoláievich, entrevista con Artiom Drabkin, en www.Iremember.ru. <<

[103] *Ibid.* <<

[104] AA. VV., *op. cit.*, p. 333. <<

[105] Polunina, *op. cit.*, p. 24. <<

[106] Arónova, Raisa, *Nochnie vedmi* («Brujas de la noche»), Sovietskaia Rosia, Moscú, 1980, versión en línea. <<

[107] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 14. <<

[108] Dólina, *op. cit.*, p. 50. <<

[109] Márkova, Galina, *Vzlet* («Despegue»), Moscú, 1986, versión en línea. <<

[110] Dólina, *op. cit.*, p. 53. <<

[111] Ivákina, art. cit., p. 12. <<

[112] Fíbij, Danil, *Dvuzhilnaia Rosia. Dnevniki i vospominania* («La recia Rusia: diarios y memorias»), Moscú, 2010. <<

[113] Gólubeva-Teres, *Ptitsi v sinei vishine* («Aves en el cielo azul»), Sarátov, 2000, versión en línea. <<

[114] Gólubeva-Teres, *Boguini*…, ed. cit., p. 29. <<

[115] *Ibid*., p. 42. <<

[116] Ivákina, art. cit., p. 16. <<

[117] *Ibid*., p. 17. <<

[118] Arónova, *op. cit.*, p. 42. <<

[119] «Tejnicheskoe opisanie samoleta P0-2VS» («Descripción técnica del avión P0-2VS»), www.airwar.ru. <<

[120] Rudneva, *op. cit.*, p. 236. <<

[121] Rakobólskaia, entrevista con la autora. <<

[122] Rudneva, *op. cit.*, p. 98. <<

[123] *Ibid*., p. 92. <<

[124] *Ibid*., p. 157. <<

[125] Ivákina, art. cit., p. 14. <<

[126] Grídnev, A., memorias inéditas, puestas a disposición de la autora por cortesía de Reina Pennington. <<

[127] Cartas de L. Litviak de la colección del Muzei Voennoi Slavi pri Gimnazi, n.º 1 (Krasni Luch). <<

[128] *Ibid.* <<

[129] Terejova, Yekaterina Fiódorovna, entrevista con la autora (Krasnodar, septiembre 2010). <<

[130] Comentario de Yuri, hermano de Lilia; entrevista de la autora con Valentina Ivánovna Váshenko, directora del Muzei Voennoi Slavi pri Gimnazii, n.º 1 (Krasni Luch, 8-9 enero 2012). <<

[131] Rakobólskaia, entrevista con la autora. <<

[132] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 20. <<

[133] AA. VV., *op. cit.*, p. 334. <<

[134] Liudmila Agaféieva, entrevista con la autora (Moscú, julio 2012). <<

[135] Cartas de L. Litviak, cit. <<

[136] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 24. <<

[137] Arónova, *op. cit*., p. 43. <<

[138] Ivákina, art. cit., p. 16. <<

[139] *Ibid.* <<

[140] Paskó, entrevista con la autora (Moscú, invierno 2010). <<

[141] Ivákina, art. cit., p. 13. <<

[142] *Razbóishchina* está emparentado con los términos rusos *razbóinik* («ladrón, bandido, salteador») y *razbói* («robo, saqueo»). <<

[143] Ivákina, art. cit., p. 21. <<

[144] *Ibid*.,p. 20. <<

[145] *Ibid*., p. 21. <<

[146] Abrámov, A. S., *Muzhestvo v nasledstvo* («La herencia del coraje»), Sverdlovsk, 1988,p. 24. <<

[147] *Smirnov, Andréi, Boievaia rabota sovietskoi i nemetskoi aviatsii v Velikoi Otechestvennoi voine*, («Rendimiento bélico de la aviación soviética y la alemana durante la Gran Guerra Patriótica»), Moscú, 2006, p. 83. <<

[148] Símonov, *op. cit.*, pp. 56-60. <<

[149] Yákovlev, *op. cit*., p. 260. <<

[150] *Pravda* (7 noviembre 1942). <<

[151] Yeriomin, entrevista con Drabkin. <<

[152] Yákovlev, *op. cit*., p. 260. <<

[153] Grossman, Vasili Semiónovich, *Godi voini*, Moscú, 1989. (Hay trad. esp.: *Años de guerra*, Galaxia Gutenberg/Círculo de Lectores, Barcelona, 2009.) <<

[154] Ivákina, art. cit., p. 21. <<

[155] *Ibid*., p. 23. <<

[156] Polunina, *op. cit.*, p. 26. <<

[157] Ivákina, art. cit. <<

[158] Dólina, *op. cit.*, p. 72. <<

[159] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.* <<

[160] Este título honorífico se otorgaba a las unidades militares que habían dado muestras de heroísmo colectivo, valor o pericia fuera de lo común. Los regimientos de guardias poseían enseñas especiales, y tanto los soldados como los oficiales llevaban una divisa distintiva. Los primeros recibían paga doble, y el salario de los segundos superaba una vez y media el normal. <<

[161] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.* <<

[162] *Ibid*., p. 26. <<

[163] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 24. <<

[164] Bujarin, Nikolái I., «Zlie zametki», *Pravda* (12 enero 1927). <<

[165] Gólubeva-Teres, entrevista con la autora. <<

[166] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 32. <<

[167] *Rostov Ofitsialni*, 17 (25 abril 2012). <<

[168] Rudneva, *op. cit.*, p. 105. <<

[169] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 31. <<

[170] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 172. <<

[171] Gólubeva-Teres, *Boguini*…, ed. cit., p. 109. <<

[172] *Ibid*., p. 117. <<

[173] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 179. <<

[174] Ibid., p. 181. <<

[175] En cierta ocasión, cuando la felicitó Seidmamedova, la navegante del regimiento, por completar con éxito notable un traslado a Sizran, Smirnova le respondió: «¿Eso significa que confías en mí de verdad?», y le plantó un beso (Polunina, op. cit., p. 150). <<

[176] *Ibid.* <<

[177] *Ibid.* <<

[178] Seniavskaia, *op. cit*., p. 131. <<

[179] Polunina, *op. cit.*, p. 150. <<

[180] *Ibid.* <<

[181] *Ibid.* <<

[182] Beshánov, Vladímir, *Letaiushchie grobi Stálina* («Los ataúdes volantes de Stalin»), Sobreménnik, Moscú, 2011, pp. 193 y 223. <<

[183] *Ibid.* <<

[184] Vershinin, Konstantín, *Chetvertaia vozdushnaia* («El 4.0 ejército»), Moscú, 1975, versión en línea. <<

[185] Comunicado del Informbiuró, www.great-victory.ru. <<

[186] Véase ru.wikipedia.org. <<

[187] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, pp. 172-173. <<

[188] *Ibid*., p. 174. <<

[189] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 33. <<

[190] Timoféieva-Yegórova, *op. cit.*, p. 138. <<

[191] Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[192] Smirnov, *op. cit*., p. 83. <<

[193] Timoféieva-Yegórova, *op. cit.*, p. 138. <<

[194] *Ibid*., pp. 139-140. <<

[195] *Ibid.* <<

[196] «Zashchitnitsam neba» («A las defensoras del cielo»), en *Pamiatniki Dona* (4 octubre 2010), www.voopiik-don.ru. <<

[197] Dokutóvich, *op. cit*. <<

[198] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 53. <<

[199] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 34. <<

[200] *Ibid.* <<

[201] *Fialkovski, Leonid, Stalingradski apokalipsis. Tankovaia brigada v adu* («El Apocalipsis de Stalingrado: una brigada acorazada en el infierno»), Yauza-Yeksmo, Moscú, 2011, p. 26. <<

[202] Yeriomin, Borís, *Vozdushnie boitsi* («Soldados del aire»), Voenizdat, Moscú, 1987, p. 109. <<

[203] *Ibid*., p. 110. <<

[204] *Ibid*., p. 111. <<

[205] *Ibid*., p. 113. <<

[206] Pánchenko, Yuri, *163 Dnya na ulitsaj Stalingrada* («163 días en las calles de Stalingrado»), Volgogrado, 2006, p. 24. <<

[207] Shóloj, Natalia, entrevista en www.pomnivoinu.ru (13 marzo 2012). <<

[208] Yúrina, Natalia, «Stalingrad, letom i oseniu 1942-go» («Stalingrad in the Summer and Autumn of 1942»), en *Pomni voinu: vospominania frontovikov Zauralia*, Kurgán: Parus-M., 2011, versión en línea. <<

[209] Yeriomin, *Vozdushnie boitsi*, ed. cit., p. 113. <<

[210] *Ibid*., p. 114. <<

[211] *Ibid*., p. 120-21. <<

[212] *Ibid.* <<

[213] Gubin, B., y Kiseliov V., *Vosmaia vozdushnaia* («El 8.º ejército aéreo»), Moscú, 1980, pp. 59-60. <<

[214] AA. VV., *op. cit.*, p. 333. <<

[215] *Ibid.* <<

[216] *Ibid.* <<

[217] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (septiembre 2011), y Agranovski, V. A., *Bielaia Lilia* («El Lirio Blanco»), Sovietskaia Rosia, Moscú, 1979. <<

[218] Gubin y Kiseliov, *op. cit.*, p. 60. <<

[219] Pennington, Reina, *Wings, women and war*, University Press of Kansas, 2001, p. 109. <<

[220] Grídnev, Aleksandr, memorias inéditas. <<

[221] Smislov, Oleg, *Asi protiv asov* («Ases contra ases»), Veche, Moscú, 2007, pp. 263-264. <<

[222] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (septiembre 2011), y Shebalina, Nina Nikoláievna, entrevista telefónica con la autora (febrero 2009). <<

[223] Shebalina, entrevista con la autora. <<

[224] Polunina, *op. cit.*, p. 103. <<

[225] *Ibid*., p. 104. <<

[226] Krasnoshiókova, entrevista con la autora, y Shebalina, id. <<

[227] Polunina, op. cit., p. 103. <<

[228] Grossman, Vasili, *Za pravoe delo*, Moscú, 1954. (Hay trad. esp.: *Por una causa justa*, Círculo de Lectores, Barcelona, 2011.) <<

[229] Shebalina, entrevista con la autora. <<

[230] Tsentralni Arjiv Ministerstva oboroni Rosiskoi Federatsi (TsAMO), fond 113IAP, opis 383 416, delo 1,11. 48 ob-53. <<

[231] Jvóstikova, Irina, «Maksim Jvóstikov», www.allaces.ru. <<

[232] Polunina, *op. cit.*, p. 105. <<

[233] Mikoián, Stepán Anastásovich, *Mi — deti voini* («Nosotros, los hijos de la guerra»), Moscú, 2006, p. 101. <<

[234] *Ibid*., p. 102. <<

[235] Aleksashin, M., *Posledni boi Vasilia Stalina* («La última batalla de Vasili Stalin»), Moscú, 2007, versión en línea. <<

[236] Polunina, *op. cit.*, pp. 104-111. <<

[237] Mikoián, Stepán, entrevista con la autora. <<

[238] Semiónov, A., *Na vzlete* («Al despegar»), Voienizdat, Moscú, 1969, versión en línea. <<

[239] Mikoián, Stepán, entrevista con la autora. <<

[240] Smirnov, *op. cit*. <<

[241] Polunina, *op. cit.*, pp. 104-111. <<

[242] Mikoián, *op. cit*., p. 103. <<

[243] Semiónov, *op. cit*. <<

[244] Testimonio de Klava Blinova recogido en Polunina, *op. cit*., pp. 204-211. <<

[245] Mikoián, Stepán, entrevista con la autora (14 julio 2009). <<

[246] Baklán, A. Y., *Nebo, proshitoe trassami* («El cielo acribillado por trazadoras»), Leningrado, 1987, p. 72. <<

[247] Mikoián, *op. cit*., p. 103. <<

[248] *Ibid*., p. 106. <<

[249] Polunina, *op. cit.*, pp. 104-11 1. <<

[250] Glichev, Aleksandr, *Korotkie rasskazi o voine* («Relatos breves de guerra»), OOO, Moscú, 2009. <<

[251] Ponomariov, Valeri Petrróvich, *Iz vospominani aviatejnika 451-go shturmovogo aviapolka*, www.airiorce.ru (acceso restringido). <<

[252] TsAMO, fond 32 GvIAP, op. 213 332, d. 1,11. 5-7. <<

[253] Mikoián, *op. cit*. <<

[254] Klava Blinova en Polunina, *op. cit.*, pp. 104-111. <<

[255] Polunina, *op. cit.*, pp. 26-27. <<

[256] Polunina, *op. cit.*, p. 28. <<

[257] *Ibid*., p. 29. <<

[258] *Ibid*., p. 30. <<

[259] *Ibid*., p. 31. <<

[260] *Ibid.*. <<

[261] *Ibid*., p. 32. <<

[262] Documento n.º 085, 144.ª división de caza de la defensa aérea (9 octubre 1942), citado en Polunina, *op. cit*., p. 31. <<

[263] Polunina, *op. cit.*, p. 22. <<

[264] Grídnev, memorias inéditas. <<

[265] Gubin y Kiseliov, *op. cit.*, versión en línea. <<

[266] *Ibid.* <<

[267] Nikolái Menkov, entrevista con la autora (Cherepovets, septiembre 2009). <<

[268] Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[269] *Id.* <<

[270] Menkov, entrevista con la autora. <<

[271] Shebalina, entrevista con la autora. <<

[272] Pennington, *op. cit*., p. 136, y Váshenko, entrevista con la autora. <<

[273] Shebalina, entrevista con la autora. <<

[274] AA. VV., *Katiusha. K 90-letiu so dnia rozhdenia Yekaterini Budánovoi* («Katiusha: en el 90.º aniversario del nacimiento de Yekaterina Budánova»), Tsentr Razvitia Obrazovania, Viazma, s. a., p. 7. <<

[275] Panov, Dmitri P., *Ruskie na snegu. Sudba cheloveka nafone istoricheskoi meteli* («Rusos en la nieve: el destino de un hombre contra el telón de fondo de una tormenta histórica»), Spolom, Leópolis, 2003, versión en línea. <<

[276] Yeriomin, *Vozdushnie boitsi*, ed. cit., pp. 139-140. <<

[277] Lavrinenkov, Vladímir, *Vozvrashchenie v nebo* («En el cielo otra vez»), Voienizdat, Moscú, 1983, p. 41. <<

[278] *Ibid*., pp. 42-43. <<

[279] Véase www.airaces.narod.ru. <<

[280] Yeriomin, entrevista con Drabkin. <<

[281] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 45, y Menkov, entrevista con la autora. <<

[282] Lavrinenkov, *op. cit.*, pp. 57-58. <<

[283] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[284] Id. <<

[285] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 61. <<

[286] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[287] Panov, *op. cit*. <<

[288] Driáguina, Irina, *Zapiski letchitsi U-2* («Notas de una piloto de U-2»), Moscú, 2007, p. 44. <<

[289] Por desgracia, las memorias de Faina Pleshivtseva pecan a menudo de poco precisas, y conviene tomar con cautela no solo las fechas, sino los hechos que presentan. <<

[290] Ovchinnikova, art. cit. <<

[291] AA. VV., *Katiusha*, p. 47. <<

[292] Timoféieva-Yegórova, *op. cit.*, p. 145. <<

[293] Rakobólskaia y Kravtsova, op. cit., pp. 185-186. <<

[294] *Ibid*., p. 46. <<

[295] *Ibid*., p. 196. <<

[296] *Ibid*., p. 46. <<

[297] Sevriukova, Vita, «Pro ispodnee: sovietski uniseks» («Sobre ropa interior: lo unisex soviético»), *Nezavisimaia Gaceta* (1 marzo 2008). <<

[298] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[299] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 41. <<

[300] *Ibid*., p. 48. <<

[301] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[302] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 42. <<

[303] Shebalina, entrevista con la autora. <<

[304] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[305] *Id.* <<

[306] *Id*. y Shebalina, entrevista con la autora. <<

[307] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[308] Kochukov, Aleksandr, «Beria, vstat! Vi arestovani!» («¡En pie, Beria! ¡Estás detenido!»), *Krasnaia Zvezda* (28 junio 2003). <<

[309] Yákovlev, Nikolái, *Márshal Zhúkov: stranitsi zhizni* («Mariscal Zhúkov: páginas de su vida»), Moscú, 1988, versión en línea. <<

[310] Beevor, Antony, *Stalingrad*, Londres, 1999, p. 135. (Hay trad. esp.: *Stalingrado*, Crítica, Barcelona, 2000.) <<

[311] Yeriomin, *op. cit.*, pp. 123-124. <<

[312] Véase www.pomnivoinu.ru. <<

[313] Nagorni, S., «Geroi Stalingrada», Stalinski Sokol (7 noviembre 1942). <<

[314] Panov, *op. cit*. <<

[315] Nagorni, art. cit. <<

[316] Yeriomin, *op. cit*., pp. 141-142. <<

[317] Fialkovski, *op. cit.*, p. 260. <<

[318] Korniujin, G. F., *Sovietskie istrebiteli v Velikoi Otechestvennoi voine* («Cazas soviéticos durante la Gran Guerra Patriótica»), Smolensk, 2000, versión en línea. <<

[319] Wieder, Joachim, *Katastrofa na Volge*, Moscú, 1963, versión en línea. <<

[320] Panov, *op. cit*. <<

[321] *Ibid.* <<

[322] Polunina, *op. cit.*, pp. 116-117. <<

[323] Ovchinnikova, art. cit. <<

[324] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (enero 2011). <<

[325] Driáguina, *op. cit.*, p. 44. <<

[326] Ivánov, S. V. (ed.), *Razvitie istrebitelei Yákovleva* («Evolución de los cazas Yákovlev»), Moscú, 1999, versión en línea. <<

[327] Lavrinenkov, *op. cit*. <<

[328] Polunina, *op. cit.*, pp. 116-117. <<

[329] Shebalina, entrevista con la autora, y Krasnoshiókova, id. <<

[330] Grídnev, memorias inéditas. <<

[331] Polunina, *op. cit.*, p. 107. <<

[332] Krasnoshiókova, entrevista con la autora, y Shebalina, id. <<

[333] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (febrero 2011). <<

[334] Id. <<

[335] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 52. <<

[336] *Ibid.* <<

[337] *Ibid*., p. 54. <<

[338] *Ibid.* <<

[339] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (febrero 2011). <<

[340] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[341] Lavrinenkov, op. cit., p. 61. <<

[342] *Ibid*., p. 62. <<

[343] Panov, *op. cit*. <<

[344] Lavrinenkov, *op. cit.*, pp. 58-59. <<

[345] *Ibid*., pp. 59-60. <<

[346] *Ibid*., p. 57. <<

[347] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (2012). <<

[348] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 63. <<

[349] Yeriomin, entrevista con Drabkin. <<

[350] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (2012). <<

[351] Panov, *op. cit*. <<

[352] Menkov y Krasnoshiókova, entrevistas con la autora. <<

[353] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (2011). <<

[354] Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[355] *Id.* <<

[356] Yeriomin, entrevista con Drabkin. <<

[357] *Id.* <<

[358] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (2011). <<

[359] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 200. <<

[360] *Ibid*., versión en línea. <<

[361] Kozlov, A. V., «1943 — sami schastlivi Novi god», *Materiali konferentsi «Márshal Vasilievski i ego vklad v pobedu»* («El de 1943 fue el Año Nuevo más feliz: materiales de la conferencia “El mariscal Vasilievski y su contribución a la victoria”»), s. d. <<

[362] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 64. <<

[363] Panov, *op. cit*. <<

[364] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 64. <<

[365] *Ibid.* <<

[366] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[367] Menkov, entrevista con la autora (abril 2010). <<

[368] Olga Vladímirova Pasportnikova, entrevista con la autora (Zhukovski, invierno 2009). <<

[369] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 52. <<

[370] Ibid., pp. 53-54. <<

[371] Ibid., p. 62. <<

[372] Símonov, *op. cit.*, pp. 156-157. <<

[373] Dólina, *op. cit.*, p. 75. <<

[374] *Ibid*., p. 76. <<

[375] *Ibid.* <<

[376] Los acontecimientos se presentan como los ofrece María Dólina *Ibid*., p. 77. <<

[377] Levin, I. S., *Groznie godi* («Años tempestuosos»), Sarátov, 1984, pp. 110-111. <<

[378] Dólina, *op. cit.*, p. 78. <<

[379] Rudneva, *op. cit.*, p. 145. <<

[380] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 51. <<

[381] Colección del Museo de Dioramas de la Batalla de Kursk (Bélgorod). <<

[382] AA. VV., *Vnebe frontovom*, ed. cit., p. 26. <<

[383] *Ibid.* <<

[384] Dólina, *op. cit.*, p. 90. <<

[385] AA. VV., *V nebe frontovom*, ed. cit., p. 27. Lena Timoféieva, al frente de una de las escuadrillas del 587.º regimiento de bombarderos pesados, murió en combate en Smolensk durante el verano de 1943. <<

[386] Dólina, *op. cit.*, p. 91. <<

[387] *Ibid.* <<

[388] *Ibid*., p. 93. <<

[389] *Ibid*., p. 109. <<

[390] AA. VV., *V nebe frontovom*, versión en línea. <<

[391] Dólina, op. cit., p. 110. <<

[392] Timoféieva-Yegórova, *op. cit.*, p. 152. <<

[393] AA. VV., *Katiusha*, ed. cit. <<

[394] «Vospominania o Nikolae Baranove, Shajtiorski gorodskoi internet-portal» («Recuerdos sobre Nikolái Baránov en la web de Shajtiorsk»), www.shahtersk.com. <<

[395] *Ibid.* <<

[396] Menkov, entrevista con la autora. <<

[397] Panov, *op. cit*. <<

[398] Entre las funciones de esta unidad se incluía la de servir a los pilotos y a sus dotaciones, así como organizar víveres, ropa y alojamiento. <<

[399] *Ibid.* <<

[400] Menkov, entrevista con la autora (abril 2010). <<

[401] Rudneva, *op. cit.*, p. 144. <<

[402] *Ibid.* <<

[403] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 63. <<

[404] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, pp. 204-205. <<

[405] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 65. <<

[406] *Ibid*., p. 68. <<

[407] TsAMO, fond 73GVIAP, op. 273 351, d. 2,1. 31. <<

[408] Krasnoshiókova y Menkov, entrevistas con la autora. <<

[409] TsAMO, fond 73GVIAP, op. 273 351, d. 2. <<

[410] *Ibid*., I. 32. <<

[411] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (marzo 2011). <<

[412] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[413] Rudneva, *op. cit.*, p. 144. <<

[414] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 73. <<

[415] *Ibid*., pp. 48-49. <<

[416] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (invierno 2009). <<

[417] Menkov, entrevista con la autora (septiembre 2009). <<

[418] TsAMO, fond 73GVIAP, op. 273 351, d. 2., l. 34. <<

[419] Menkov, entrevista con la autora (agosto 2011). <<

[420] TsAMO, fond 73GVIAP, op. 2733 515 d. 2., l. 67 ob. <<

[421] Menkov, entrevista con la autora (agosto 2011). <<

[422] Agranovski, *op. cit.*, p. 40. <<

[423] *Ibid*., p. 41. <<

[424] *Ibid.* <<

[425] Váshenko, entrevista con la autora. <<

[426] Litviak, correspondencia. <<

[427] *Id.* <<

[428] AA. VV., *Katiusha*, ed. cit., p. 23. <<

[429] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (2011). <<

[430] Grídnev, memorias inéditas. <<

[431] Kalachiova, entrevista con la autora. <<

[432] Polunina, op. cit. p. 65. <<

[433] Vospominania o Nikolae Baranove, cit. <<

[434] Menkov, entrevista con la autora (agosto 2011). <<

[435] Menkov y Krasnoshiókova, entrevistas con la autora. <<

[436] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2., l. 93, 93 ob. <<

[437] Menkov, entrevista con la autora. <<

[438] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2., l. 88. <<

[439] Krasnoshiókova, entrevista con la autora, (marzo 2011). <<

[440] Id. <<

[441] Driáguina, *op. cit.*, pp. 92-95. <<

[442] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[443] Menkov, entrevista con la autora. <<

[444] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[445] Menkov, entrevista con la autora. <<

[446] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2., 1. 93, 93 ob. <<

[447] Menkov y Krasnoshiókova, entrevistas con la autora. <<

[448] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[449] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (marzo 2011). <<

[450] Menkov y Krasnoshiókova, entrevistas con la autora. <<

[451] Menkov, entrevista con la autora. <<

[452] *Id*. (septiembre 2009), y TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2.,l. 109. <<

[453] Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[454] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2., 1. 109, 109 ob. <<

[455] Menkov, entrevista con la autora (abril 2010). <<

[456] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2., 1. 109, 109 ob. <<

[457] Menkov, entrevista con la autora (abril 2010). <<

[458] Gólubeva-Teres, *Boguini*…, ed. cit., pp. 119-125. <<

[459] Dólina, *op. cit.*, p. 98. <<

[460] *Ibid*., p. 103. <<

[461] AA. VV., Katiusha, ed. cit., p. 15. <<

[462] *Ibid*., p. 9. <<

[463] *Ibid*., pp. 29-32. <<

[464] *Ibid.* <<

[465] Ibid., p. 32. <<

[466] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (enero 2012). <<

[467] TsAMO, fond 65GvIAP, op. 168 041, d. 1. <<

[468] *Ibid*., Il. 19 y 19 ob. <<

[469] Ovchinnikova, art. cit. <<

[470] Kúbarev, Vasili N., *Atakuiut gvardeitsi* («Guardias al ataque»), Tallin, 1975. <<

[471] Id., entrevista en www.iremember.ru. <<

[472] TsAMO, fond 65GvIAP, op. 168 041, d. 1,l. 13. <<

[473] El Fondo del Ejército Rojo o Fondo de Defensa estaba conformado por el dinero o los bienes que aportaba al Estado la ciudadanía soviética con la intención de financiar la campaña bélica. Aunque las autoridades sostenían su carácter estrictamente voluntario, hoy sabemos que muchas veces el pueblo no tenía elección. <<

[474] *Ibid.* <<

[475] *Ibid*., 1.19 ob. <<

[476] Polunina, *op. cit.*, p. 133. <<

[477] *Ibid*., p. 134. <<

[478] Símonov, *op. cit.*, p. 137. <<

[479] *Ibid*., pp. 256-257. <<

[480] TsAMO, fond 65VvIAP, op. 168 041, d. I, l. 19 ob. <<

[481] *Ibid*., 1. 24. <<

[482] Polunina, *op. cit.*, pp. 104-111. <<

[483] Polunina, *op. cit.*, pp. 104-111. <<

[484] TsAMO, fond 65GvIAP, op. 168 041, d. I, l. 24. <<

[485] Menkov, entrevista con la autora (septiembre 2011). <<

[486] Zhirojov, M., *Srazhenie za Donbas* («La batalla de Dombás»), Tsentrpoligraf, Moscú, 2011, p. 161. <<

[487] AA. VV., *Katiuska*, ed. cit., p. 28. <<

[488] *Ibid*., p. 27. <<

[489] Menkov, entrevista con la autora (septiembre 201 i). <<

[490] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2,Il. 108 y 108 ob. <<

[491] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (invierno 2010). <<

[492] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2,I. 109. <<

[493] Menkov, entrevista con la autora (septiembre 2009). <<

[494] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2,I. 109. <<

[495] Menkov, entrevista con la autora (septiembre 2011). <<

[496] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 78. <<

[497] *Ibid*., p. 79. <<

[498] *Ibid*., p. 78. <<

[499] *Ibid*., pp. 244-245. <<

[500] Rudneva, *op. cit.*, pp. 179-180. <<

[501] Rakobólskaia y Kravtsova, *op. cit.*, p. 81. <<

[502] Dokutóvich, *op. cit.*, p. 102. <<

[503] Rudneva, *op. cit.*, p. 189. <<

[504] Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[505] Zhirojov, *op. cit*., p. 167. <<

[506] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2,l. 114, 114 ob. <<

[507] Menkov, entrevista con la autora (abril 2010). <<

[508] TsAMO, fond 73GvIAP, op. 273 351, d. 2,l. 110. <<

[509] Agranovski, *op. cit*., p. 39, y Skorobogátova, entrevista con la autora. <<

[510] Agranovski, *op. cit*. <<

[511] Menkov, entrevista con la autora (2009). <<

[512] Litviak, correspondencia. <<

[513] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[514] Citado en Agranovski, *op. cit*. <<

[515] Menkov, entrevista con la autora (2009). <<

[516] Menkov, entrevista con la autora. <<

[517] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[518] *Id.* <<

[519] Lavrinenkov, *op. cit.*, p. 102. <<

[520] *Ibid*., pp. 103-158. <<

[521] Yeriomin, entrevista con Drabkin. <<

[522] Krasnoshiókova, entrevista con la autora (septiembre 2012, por ejemplo). <<

[523] *Id.* <<

[524] Krasnoshiókova, entrevista con la autora. <<

[525] Polunina, *op. cit.*, p. 146. <<

[526] Váshenko, entrevista con la autora. <<

[527] No cabe tomar al pie de la letra la declaración de «Pasportnikova», pues, si hay que creer cuanto dijo, tendríamos que aceptar que no solo vio despegar a Litviak durante aquel último vuelo, sino también que había cosido para ella aquel sostén; que fue Pletshivtseva quien adquirió por encargo de ella el peróxido con que se teñía el cabello; que Litviak le dijo poco antes de su muerte que no podía permitirse desaparecer si no quería que volviera a salir a la luz la purga sufrida por su padre… En realidad, Faina ni siquiera estaba en la misma base que Lilia en las fechas anteriores a su última salida, y en cualquier caso, en aquel tiempo a nadie se le habría ocurrido hablar de algo así, por mucha que fuese la confianza. Como ocurre con frecuencia, Faina Pleshivtseva representó un papel ambiguo en la reputación póstuma de Lilia Litviak, pues si bien al consagrarse a perpetuar su memoria hizo muchas cosas positivas, también fue rodeando la reputación de la aviadora de otros tantos datos ficticios que no le hicieron ningún bien. <<

[528] Símonov, *op. cit.*, p. 36. <<

[529] Con el tiempo, a petición de sus editores, Símonov cambió este último verso por: «por haberlos olvidado ayer». <<

[530] Símonov, *op. cit.*, versión en línea. <<